Mercedes-Benz

Comunicado de prensa
1 de junio de 2022

El nuevo Mercedes-Benz GLC - Dinámico, potente, y electrificado en todas sus versiones

Índice

Hechos y aspectos destacados

Lo más importante sobre el nuevo Mercedes-Benz GLC en pocas palabras

El vehículo más dinámico de la apreciada familia de SUV de Mercedes-Benz

El nuevo Mercedes-Benz GLC – Resumen

Equipos de propulsión dinámicos, potentes y electrificados en todos los modelos

El nuevo Mercedes-Benz GLC – Versión larga

Altamente flexible y extensamente digitalizado

La producción del Mercedes-Benz GLC

Datos técnicos

Las descripciones y los datos contenidos en esta carpeta de prensa hacen referencia a la gama de modelos de Mercedes-Benz para Europa. Pueden existir diferencias en las versiones específicas para

Mercedes-Benz AG | 70546 Stuttgart | T +49 711 17 0 | F +49 711 17 2 22 44 | dialog@mercedes-benz.com | www.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz AG, Stuttgart | Sede y juzgado de registro: Stuttgart, n° de Registro Mercantil 762873
Presidente del Consejo de administración: Bernd Pischetsrieder
Junta Directiva: Ola Källenius (Presidente), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Hubertus Troska, Harald Wilhelm

Si se desea más información sobre las cifras oficiales de consumo y las emisiones de CO_2 específicas de los turismos nuevos, se recomienda consultar la «Guía de consumo de combustible, emisiones de CO_2 y consumo eléctrico» de los turismos nuevos, que se encuentra a disposición de forma gratuita en todos los puntos de venta y a través de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH (www.dat.de).

cada país. Existe información más detallada sobre los vehículos ofrecidos en cada país, incluyendo los valores de certificación WLTP, en las páginas nacionales correspondientes de www.mercedes-benz.com.

Hechos y aspectos destacados

Lo más importante sobre el nuevo Mercedes-Benz GLC en pocas palabras

Sistemas de propulsión. El nuevo GLC apuesta sistemáticamente por la propulsión híbrida y establece así nuevas cotas de eficiencia. El programa de modelos consta de vehículos con propulsores de cuatro cilindros, tanto de gasolina como diésel, combinados con un motor eléctrico. Cuatro de ellos están configurados como sistemas de propulsión híbrida parcial con un alternador arrancador integrado (ISG) de segunda generación. Otras tres variantes equipan grupos de propulsión híbrida enchufable con una potencia combinada de hasta 280 kW (381 CV) y un par motor combinado de hasta 750 Nm. Todos los híbridos enchufables alcanzan una autonomía eléctrica de más de 100 kilómetros (WLTP).

Mayor sensación de conducción eléctrica que hasta ahora. Gracias a la elevada autonomía eléctrica es posible recorrer la mayoría de los trayectos ordinarios en régimen exclusivamente eléctrico. En el programa optimizado de conducción híbrida se opta por la propulsión eléctrica en los tramos en los que resulta más aconsejable. Por ejemplo, el vehículo otorga prioridad a la conducción eléctrica en recorridos de cierta duración en zonas urbanas.

Un multitalento en carretera y fuera de ella. El GLC posee propiedades claramente mejoradas de conducción en carretera y fuera del asfalto, así como bajo condiciones atmosféricas adversas o en trayectos fuera de las vías compactadas. Entre estas se cuentan un manejo más sencillo utilizando la pantalla Offroad, una visibilidad mejorada gracias a la función de «capó transparente» y un nivel sobresaliente de tracción y seguridad, fruto de los sistemas perfeccionados de control de la estabilidad. En los modelos híbridos enchufables, estás funciones están también disponibles en el modo eléctrico exclusivo.

Confort y agilidad. Los componentes más importantes del tren de rodaje con dimensionamiento dinámico del GLC son un nuevo eje delantero de cuatro brazos y un eje trasero multibrazo. El tren de rodaje básico ofrece ya un elevado confort de suspensión, de rodadura y acústico, unido a propiedades ágiles de conducción y placer al volante. Está equipado con un sistema de amortiguación variable, regulado en función de la carrera de la suspensión. La suspensión neumática AIRMATIC incorpora a su vez una amortiguación regulable con regulación progresiva de la fase de extensión y la fase de compresión.

Maniobrable y seguro. La conducción del nuevo GLC resulta especialmente ágil, y al mismo tiempo más estable, si se equipa con la dirección del eje trasero, disponible como equipo opcional en combinación con una desmultiplicación más directa de la dirección en el eje delantero. El ángulo de orientación de las ruedas del eje trasero puede alcanzar 4,5 grados. Con su ayuda, el diámetro de giro disminuye en 80 centímetros, hasta un valor de 11,0 metros.

Diseño exterior. Proporciones singulares con elementos clásicos de los SUV como protección estética de bajos cromada, barras longitudinales para el techo y estribos opcionales se completan con nuevas aristas en los laterales y crean un conjunto equilibrado de elegancia, deportividad y aptitud todoterreno. Entre los aspectos destacados se encuentran los nuevos faros, que nacen directamente de la calandra del radiador y acentúan la anchura del frontal. En combinación el equipo opcional DIGITAL LIGHT incorporan elipses de luz de circulación diurna, como complemento a las «antorchas». Otro detalle destacado del diseño es la calandra del radiador con marco cromado en la línea de diseño AVANTGARDE Exterior que forma parte del equipamiento de serie.

Diseño interior. El GLC asume el apreciado concepto de lujo moderno y deportivo de Mercedes-Benz. Por ejemplo, con un tablero de instrumentos dividido en dos secciones por un plano horizontal, elementos de adorno de generosa superficie y un visualizador central que parece estar suspendido por encima de estos elementos. El diseño vanguardista de los asientos y la composición moderna de los revestimientos de las puertas subrayan el alto valor intrínseco del habitáculo.

Resistencia aerodinámica. El coeficiente de resistencia aerodinámica del GLC es extraordinariamente bajo, hasta c_x = 0,29. Con ello, supera en dos centésimas al índice de su antecesor (c_x = 0,31), una mejora notable para un SUV con propulsión convencional.

Confort acústico. El GLC asegura un nivel extraordinario de confort acústico, con una sonoridad rotunda y cotas muy bajas de ruido de rodadura y ruido aerodinámico. De la combinación de todas estas medidas resulta el acogedor ambiente típico de Mercedes-Benz, que da la bienvenida a los ocupantes.

MBUX. El habitáculo es más digital e inteligente que nunca gracias a la integración de la generación más reciente del sistema de infoentretenimiento con dos visualizadores de formato grande de serie y un equipo de navegación a pantalla completa.

Máximo confort de manejo. Se ha mejorado la capacidad de diálogo y de aprendizaje del sistema de mando fónico Hey Mercedes. La función MBUX Smart Home convierte al GLC en una central de mando móvil, también para el propio domicilio.

Entretenimiento. MBUX integra plenamente los servicios de los mayores proveedores de música en streaming, incluyendo ajustes personalizados y favoritos. Otra novedad en MBUX es Newsflash. Con su ayuda, el cliente puede utilizar Hey Mercedes para descargar una selección individual de noticias, por ejemplo, del sector de la economía, el deporte y la cultura. El sistema de sonido surround Burmester® opcional dispone de 15 altavoces de alta calidad con una potencia total de 710 vatios para una vivencia acústica singular.

Sistemas de asistencia a la conducción. La generación más reciente del paquete de asistencia a la conducción incluye funciones adicionales y evolucionadas, por ejemplo, en el asistente activo de distancia DISTRONIC, el asistente activo de dirección, el asistente para señales de tráfico, el nuevo paquete de aparcamiento con cámara de 360 grados, la función de «capó transparente» y el asistente de maniobra con remolque.

DIGITAL LIGHT. Esta revolucionaria tecnología de faros (equipo opcional) hace posible implementar nuevas funciones, como la proyección de líneas auxiliares o símbolos de advertencia sobre la calzada.

Equipamiento de confort. Se han mejorado en numerosos detalles algunos componentes y sistemas del GLC, como ENERGIZING AIR CONTROL, AIR-BALANCE, GUARD 360°, la iluminación de ambiente o un nuevo techo corredizo panorámico con un travesaño más estrecho que mejora claramente la sensación de habitabilidad. El asiento multicontorno opcional se ha ampliado con funciones adicionales de masaje.

Ayuda práctica al conducir con remolque. El nuevo menú de remolque y el planificador específico de rutas para este tipo de conducción son dos funciones destacadas del GLC para el modo con remolque. Estas y muchas otras funciones para la operación como vehículo tractor contribuyen a hacer los desplazamientos con un remolque tan seguros y agradables como sea posible. Por lo demás, la tracción integral 4MATIC garantiza un agarre sobresaliente al suelo sobre cualquier superficie.

El vehículo más dinámico de la apreciada familia de SUV de Mercedes-Benz

El nuevo Mercedes-Benz GLC – Resumen

Stuttgart. El nuevo GLC encarna lujo moderno y deportivo en cada uno de sus detalles. Es el vehículo más dinámico de la apreciada familia de SUV de Mercedes-Benz. Un atributo que subraya a primera vista el diseño exterior con proporciones singulares, superficies tersas, aristas de rasgos precisos y un diseño interior de alta calidad con una distribución clara de los componentes. El vehículo convence con sus prestaciones y su eficiencia. El GLC está disponible exclusivamente en versión híbrida, sea como modelo híbrido enchufable, sea en una ejecución con propulsión híbrida parcial con técnica de 48 voltios y arrancador alternador integrado. Los híbridos enchufables brindan una autonomía de más de 100 kilómetros (WLTP), la opción ideal para poder afrontar en régimen eléctrico casi todos los trayectos cotidianos. Al mismo tiempo, el GLC se siente en casa sobre cualquier superficie. El SUV convence por su nivel de confort y su agilidad, tanto en carretera como fuera del asfalto. Al mismo tiempo, la nueva dirección del eje trasero aumenta su seguridad y su maniobrabilidad. En la conducción todoterreno convence con numerosos atributos, como la tracción integral 4MATIC de serie, la posibilidad de los híbridos enchufables de conducir campo a través en régimen eléctrico, la pantalla Offroad y el llamado «capó transparente».

«El nuevo GLC está llamado a proseguir esta historia de éxitos. Desde su introducción, 2,6 millones de clientes han elegido un modelo de la popular serie de SUV. Es el modelo más vendido de Mercedes-Benz de los dos últimos años y, por consiguiente, uno de los automóviles más importantes de nuestra cartera de productos. Estoy convencida de que, gracias a la combinación del placer de conducción y dinamismo, un diseño moderno y funciones, como el puesto de conducción Offroad y nuestra realidad aumentada para navegación MBUX, el nuevo GLC entusiasmará tanto a aventureros como a familias», comenta Britta Seeger, miembro de la Junta Directiva de Mercedes-Benz Group AG y responsable de ventas.

El alto nivel de expectativas puestas en el nuevo GLC se revela en cada uno de sus detalles. Por ejemplo, en la generación más reciente del sistema de infoentretenimiento MBUX (Mercedes-Benz User Experience), que lo hace aún más digital y más inteligente gracias al salto de calidad logrado en el hardware y el software. Imágenes brillantes en el visualizador del conductor y en el visualizador central facilitan el control del vehículo y de las funciones de confort. Ambas pantallas LCD propician una vivencia estética cabal con información estructurada y visualizada de forma clara y distintiva. La navegación a pantalla completa transmite la mejor orientación viable al conductor. Como equipo opcional se ofrece el sistema MBUX realidad aumentada para navegación. Este equipo dispone de una cámara que explora el entorno por delante del vehículo. El visualizador central muestra en tiempo real las imágenes de vídeo y superpone objetos virtuales adicionales, informaciones y marcas. Estos objetos pueden ser, por ejemplo, señales de tráfico, indicaciones para girar, recomendaciones para cambiar de carril o el número del edificio buscado. Esta información puede facilitar claramente la navegación, sobre todo al conducir por ciudad.

La capacidad de diálogo y de aprendizaje del sistema de mando fónico Hey Mercedes se basa en algoritmos ultramodernos, y se adapta cada vez mejor a los deseos y las preferencias del usuario. Es posible integrar plenamente en MBUX el servicio de proveedores de música en streaming, de modo que el cliente disfruta también en el vehículo de una vivencia musical personalizada. El conductor está siempre bien informado con las noticias actuales e individuales de la nueva función gratuita «Newsflash»: si lo desea, MBUX lee noticias breves durante un máximo de 2 minutos. Gracias a la función MBUX Smart Home, el cliente puede vincular su sistema Smart Home a su GLC. De ese modo es posible

supervisar a distancia la temperatura interior y el alumbrado de la casa, o la posición de las persianas, y conectar a distancia algunos electrodomésticos.

«El nuevo GLC despliega todas las propiedades que distinguen a los SUV de Mercedes-Benz: una seguridad de conducción sin compromisos sobre el asfalto, un dinamismo sobresaliente y un comportamiento seguro campo a través», menciona Jörg Bartels, responsable de Integración del vehículo completo, al describir el nuevo GLC. «Gracias al elevado confort de conducción y a las convincentes propiedades acústicas del vehículo completo, el GLC es el acompañante ideal en recorridos largos, y su conducción es, sencillamente, una delicia. Una invención excelente: fuera del asfalto, equipos como el «capó transparente» garantizan la visibilidad del terreno. Para facilitar la conducción con remolque, por primera vez ofrecemos una planificación optimizada de rutas para la circulación con conjunto vehículo-remolque, así como el asistente de maniobra con remolque».

El diseño: claridad sensual, inteligencia y emociones
El nuevo GLC se revela a primera vista como miembro de la familia de SUV de Mercedes-Benz. El equipamiento de serie incluye la línea AVANTGARDE Exterior con paquete cromado, incluyendo marcos de las ventanillas en cromo y una nueva protección de bajos no funcional en efecto cromado. Este último elemento acentúa y revaloriza las singulares proporciones del vehículo. Entre los aspectos más destacados del diseño del GLC se encuentran los nuevos faros, que nacen directamente de la calandra del radiador y acentúan la anchura del frontal, así como la nueva calandra del radiador que forma parte de la línea de equipamiento de serie AVANTGARDE Exterior, incluyendo por primera vez un marco cromado y una lama deportiva en color gris mate con elementos de adorno cromados. La línea AMG-Line incluye una calandra del radiador con Mercedes-Benz Pattern y estrella Mercedes integrada.

"El nuevo GLC asume nuestra filosofía de diseño, basada en la claridad sensual, e irradia inteligencia y emoción a partes iguales, del mismo modo que los demás modelos de la cartera de SUV de la marca", señala Gorden Wagener, Chief Design Officer de Mercedes-Benz AG. "Su belleza y singularidad nos permiten crear el lujo moderno de Mercedes-Benz".

El diseño exterior se caracteriza por una configuración tersa y convexa de las superficies, acentuada por los rasgos precisos de las nuevas aristas en los laterales. Estos elementos complementan las proporciones de la carrocería, subrayan la forma de los poderosos pasarruedas y crean un balance equilibrado entre elegancia y aptitud todoterreno. A partir de la línea AMG Line se ofrecen por primera vez ensanchamientos de los pasarruedas del color del vehículo. Estos elementos subrayan en calidad de equipo opcional el cariz deportivo de la línea AMG-Line en combinación con los neumáticos mixtos. Por primera vez se ofrecen como equipo opcional estribos de funcionalidad optimizada y, a partir de la línea AMG Line, un paquete Night.

La presencia deportiva y majestuosa del automóvil se debe asimismo al extenso ancho de vía y a las ruedas de 18 a 20 pulgadas enrasadas con la carrocería. Varias llantas disponibles de fábrica muestran un diseño moderno con su acabado a alto brillo y sus superficies pintadas en dos colores, así de propiedades aerodinámicas optimizadas.

Las nuevas luces traseras de dos piezas muestran una estructura interior en efecto tridimensional y subrayan la anchura de la zaga del SUV. Aquí se monta asimismo una protección estética de bajos con acabado cromado que enmarca los embellecedores no funcionales de efecto cromado de la salida de escape.

Interior: lujo moderno y deportivo
El interior del nuevo GLC con equipamiento de serie, que incluye ahora la línea AVANTGARDE, emite una señal clara a los ocupantes del vehículo: ¡bienvenidos al lujo moderno y deportivo de Mercedes-Benz! El

tablero de instrumentos se distingue por una distribución clara de zonas y componentes. La sección superior, con perfil de ala, sirve de soporte a nuevos difusores redondos aplanados, que recuerdan a las barquillas de los propulsores de un avión. La sección inferior con su elemento de adorno de generosa superficie se prolonga armoniosamente en la consola central de forma abombada. La pantalla LCD de alta definición situada en disposición exenta ante el conductor tiene 12,3 pulgadas (31,2 centímetros) de diagonal y parece estar suspendida por delante del perfil de ala y la superficie del elemento de adorno. El visualizador central de 11,9 pulgadas (30,2 centímetros) de diagonal nace sin solución de continuidad y sin juntas visibles de la consola central y da asimismo la sensación de estar suspendido sobre el elemento de adorno. Al igual que sucede con el tablero de instrumentos, la superficie de la pantalla está orientada ligeramente hacia el conductor.

Los modernos revestimientos de las puertas, con diseño moderno y muy reducido, envuelven el tablero de instrumentos. Los paneles centrales de las puertas con apoyabrazos integrados se desarrollan en dirección horizontal a partir de una superficie vertical. En analogía a la configuración de la consola central, también aquí se distinguen dos secciones, con un elemento metálico de alta tecnología en la parte delantera. Esta sección asume la función de asidero y tirador para cerrar la puerta, y sirve de soporte a los interruptores para los elevalunas. Otro detalle destacado es el panel de mandos sobresaliente, en el que se han integrado la manilla para la puerta y los mandos para las funciones del asiento.

El diseño vanguardista de los asientos del nuevo GLC utiliza capas y superficies envolventes y les confiere una gran ligereza óptica. Los reposacabezas de nuevo diseño están integrados en el respaldo del asiento mediante un revestimiento cerrado. El nuevo GLC ofrece un tablero de instrumentos revestido de cuero con líneas de cintura en efecto napa (equipo opcional, de serie en combinación con la línea AMG Line). Algunos elementos de adorno se distinguen por sus innovadoras superficies. Esto incluye una nueva interpretación de los enchapados de poros abiertos en tono marrón y un enchapado de madera en color negro de poros abiertos con finos insertos de adorno de aluminio auténtico integrados en arrastre de forma.

Canon de dimensiones y detalles prácticos: alto confort de manejo durante la conducción diaria
Las cotas básicas del nuevo GLC subrayan su aspecto aún más dinámico y al mismo tiempo robusto de SUV. Sus 4.716 mm de longitud suponen un aumento de 60 mm respecto al antecesor, y su altura es 4 mm menor. El ancho de vía es ahora 6 mm mayor delante (ahora 1.627 mm) y 23 mm mayor detrás (ahora 1.640 mm). La mayor longitud del vehículo redunda en un aumento de la batalla y de la longitud de los voladizos delante y detrás. La anchura del vehículo es de 1.890 mm, una cota idéntica a la de su predecesor.

El volumen del maletero se beneficia del mayor voladizo trasero y aumenta claramente hasta alcanzar los 620 litros (+ 70 litros en comparación con el antecesor). Esto es apreciable en la conducción diaria, por ejemplo, en los viajes de vacaciones con la familia o al afrontar las tareas habituales de transporte. El GLC equipa de serie el portón trasero EASY-PACK, que se abre y se cierra cómodamente sin más que pulsar un botón, sea la tecla en la llave de contacto, el interruptor en la puerta del conductor o el asidero de desbloqueo en el mismo portón.

Propiedades aerodinámicas mejoradas: ahora $c_x = 0,29$
El coeficiente de resistencia aerodinámica del nuevo GLC es extraordinariamente bajo, hasta $c_x = 0,29$. Con ello, supera en dos centésimas al índice de su antecesor ($c_x = 0,31$), una mejora notable para un SUV con propulsión convencional. El proceso de optimizado de la resistencia aerodinámica y el ruido

aerodinámico del vehículo se ha llevado a cabo con ayuda de numerosas simulaciones digitales de flujo (CFD – Computational Fluid Dynamics) y ensayos con vehículos en el túnel de viento aeroacústico.

El nuevo GLC asegura un nivel extraordinario de confort acústico, con una sonoridad rotunda y cotas muy bajas de ruido de rodadura y ruido aerodinámico. Esto se ha logrado mediante el optimizado acústico de la carrocería bruta y un sofisticado aislamiento acústico. Por ejemplo, el equipamiento de serie incluye una lámina insonorizante en el parabrisas. Entre otros equipos que incrementan el confort para los más exigentes se encuentran cristales opcionales con propiedades calorífugas e insonorizantes.

Equipamiento de confort mejorado en numerosos detalles
El enfoque holístico ENERGIZING interconecta entre sí diversos sistemas de confort con el fin de ofrecer una vivencia de conducción más intensa y más agradable. El paquete ENERGIZING Plus opcional permite activar estas funciones pulsando un botón o pronunciando un comando, y las integra en hasta siete programas de confort para crear nuevos mundos de vivencias. Al mismo tiempo, se crea el ambiente adecuado en el interior, con efectos vitalizantes —por ejemplo, si el conductor está cansado— o relajantes, si se reconoce un nivel alto de estrés. ENERGIZING COACH utiliza informaciones del vehículo y de la ruta para sugerir el programa idóneo de actividad o de bienestar. Si el conductor utiliza una pulsera de actividad o un dispositivo wearable compatible, es posible integrar información sobre la calidad del sueño o el nivel de estrés en el algoritmo inteligente de este equipo.

Otro de los componentes del paquete ENERGIZING Plus es el paquete AIR-BALANCE. Este conjunto de equipos ambienta el habitáculo con una fragancia discreta e individual, adaptada a las preferencias personales y al estado de ánimo del conductor. Gracias al efecto refrescante de la ionización del aire y al filtrado para purificar el aire del exterior y del interior, contribuye además a mejorar la calidad del aire que se respira a bordo y aumenta la sensación de bienestar. El equipo opcional ENERGIZING AIR CONTROL supervisa de forma inteligente la calidad del aire en el habitáculo. Para ello utiliza sensores de calidad del aire y sensores de polvo fino. En el momento en que se supera alguno de los valores límite definidos se conmuta el aire acondicionado al modo de aire interior circulante. Un concepto de filtrado en dos etapas puede filtrar además las micropartículas y la mayor parte de las sustancias nocivas arrastradas por el aire.

Con el nuevo GLC se ofrece como equipo opcional un innovador techo corredizo panorámico. En comparación con la ejecución anterior, el travesaño revestido en el techo interior es más estrecho, de manera que los ocupantes disfrutan de una visión casi sin restricciones a través de la mayor superficie acristalada en el techo. En caso necesario es posible cubrir el techo corredizo panorámico desde el interior con ayuda de una persiana.

El equipamiento de serie: claramente revalorizado
De conformidad con la estrategia centrada en el lujo de Mercedes-Benz, se ha mejorado sensiblemente el equipamiento de serie del nuevo GLC para ofrecer al cliente un vehículo aún más atractivo, ya desde el modelo básico. Por ejemplo, se incluyen de serie la línea de equipamiento AVANTGARDE y equipos populares como los visualizadores de gran tamaño, la integración de smartphone, la carga inalámbrica o asientos calefactados para el conductor y el acompañante.

A fin de reducir la compleja selección de múltiples opciones individuales, hemos simplificado asimismo en gran medida la estructura de la oferta para los clientes. Equipos funcionales que suelen adquirirse de forma combinada se agrupan ahora en paquetes de equipamiento basados en patrones de compra reales. A esto se suma una serie limitada de opciones funcionales adicionales. Las opciones de diseño,

incluyendo colores, tapizados, elementos de adorno y llantas, permiten a nuestros clientes configurar vehículos tan individuales como hasta ahora.

Motores de cuatro cilindros electrificados en todos los modelos
El nuevo GLC está disponible exclusivamente en versión híbrida, sea como modelo híbrido enchufable, sea en una ejecución con propulsión híbrida parcial con técnica de 48 voltios y arrancador alternador integrado. La gama de propulsores consta de grupos de cuatro cilindros de la actual familia modular de motores de Mercedes-Benz FAME (Family of Modular Engines). De ese modo, la gama de motores aporta una contribución esencial a la flexibilización del régimen global de producción de la marca, y permite conseguir los fines de electrificación en función de la demanda. Los cuatro sistemas de propulsión híbrida parcial disponen de un alternador arrancador integrado (ISG) de segunda generación, que ofrece una potente asistencia en la gama baja de número de revoluciones. Otras tres variantes son grupos de propulsión híbrida enchufable con una potencia eléctrica adicional de 100 kW y una autonomía en régimen eléctrico de más de 100 kilómetros.

La intervención del ISG se traduce ya en un extraordinario despliegue de potencia. Este sistema trabaja en interacción con la red de a bordo parcial de 48 voltios, que permite implementar funciones avanzadas como «planeo», boost o recuperación, y que contribuye a una reducción clara del consumo. Al mismo tiempo, gracias a la ayuda del ISG, los motores arrancan de forma muy rápida y confortable, de modo que el conductor no percibe prácticamente la parada y el arranque del motor, ni la transición del modo de «planeo» con motor apagado a la propulsión mecánica con toda la potencia del propulsor. En el régimen de ralentí, la interacción inteligente del ISG con el motor de combustión interna es la clave de una suavidad de marcha sobresaliente.

Híbridos enchufables: más de 100 kilómetros de autonomía eléctrica (WLTP)
El GLC equipa también sistemas de propulsión híbrida enchufable de cuarta generación. Sin necesidad de sustituir los motores básicos, la electrificación permite lograr un progreso importante. Gracias a una potencia eléctrica de propulsión de 100 kW, un par de 440 Nm y una autonomía en régimen exclusivamente eléctrico de más de 100 kilómetros (WLTP), es posible realizar la mayor parte de los recorridos cotidianos sin necesidad de arrancar el motor de combustión. En el programa optimizado de conducción híbrida se opta por la propulsión eléctrica en los tramos en los que resulta más aconsejable. Por ejemplo, el vehículo otorga prioridad a la conducción eléctrica en recorridos de cierta duración en zonas urbanas. Tanto si se elige el motor de gasolina como el diésel, un híbrido enchufable no es solamente eficiente, sino también especialmente dinámico.

El simulador de autonomía, un indicador de la autonomía eléctrica individual
Muchos clientes consideran la autonomía eléctrica un factor importante en la decisión sobre la compra de un vehículo electrificado. Mercedes-Benz asiste a sus clientes a la hora de descubrir de forma sencilla la influencia de las condiciones individuales de uso sobre la autonomía eléctrica de su vehículo.

Desde el punto de vista del producto, una serie de factores permiten apreciar de un solo vistazo la autonomía eléctrica disponible en la conducción diaria del GLC. Se trata de factores externos como la temperatura exterior y el perfil de conducción, y factores internos, como los ajustes de la climatización. De ese modo se obtiene transparencia acerca de las posibles diferencias entre la autonomía eléctrica efectiva y el valor certificado y sus causas.

Mayor sensación de conducción eléctrica que hasta ahora
El artífice de la elevada densidad de potencia del grupo de propulsión híbrida es un motor eléctrico síncrono de excitación permanente con rotor interior. El par motor máximo del motor eléctrico asciende a 440 Nm y está disponible desde el primer giro del propulsor, lo que se traduce en una elevada agilidad al ponerse en marcha y en un comportamiento dinámico durante la conducción. Es capaz de alcanzar en régimen íntegramente eléctrico una velocidad máxima de 140 km/h. Mercedes-Benz utiliza en el nuevo GLC un servofreno electromecánico que opera sin vacío y controla automáticamente la alternancia flexible entre el freno hidráulico y la recuperación, de acuerdo con la situación de conducción, con el fin de optimizar la recuperación energética. Con su ayuda es posible alcanzar la potencia máxima de recuperación de hasta 100 kW con mayor frecuencia que si se utiliza un sistema de frenos convencional de acción exclusivamente hidráulica.

La batería de alto voltaje es un desarrollo propio de Mercedes-Benz y ofrece una capacidad total de 31,2 kWh. Con el cargador de corriente continua opcional de 60 kW es posible cargar completamente una batería vacía en unos 30 minutos. Para la carga en la red doméstica de corriente alterna se ofrece como equipamiento de serie un cargador de 11 kW (en función del mercado) para conexión a una Wallbox trifásica.

Tren de rodaje: agilidad y seguridad
Los componentes más importantes del tren de rodaje con dimensionamiento deportivo del GLC son un eje delantero de cuatro brazos y un eje trasero multibrazo, suspendido de un portaeje. El tren de rodaje básico ofrece ya un elevado confort de suspensión, de rodadura y acústico, unido a propiedades ágiles de conducción y placer al volante. Está equipado con un sistema de amortiguación variable, regulado en función de la carrera de la suspensión. El nuevo GLC está disponible opcionalmente con el paquete técnico, que comprende el tren de rodaje con suspensión neumática AIRMATIC y la dirección del eje trasero. AIRMATIC incorpora a su vez una amortiguación regulable de regulación progresiva de la fase de extensión y la fase de compresión. Los modelos híbridos enchufables incorporan de serie en el eje trasero una suspensión neumática con regulación de nivel. Otro equipo opcional es el paquete técnico Offroad con un aumento en 20 milímetros de la altura libre sobre el suelo, protección técnica de bajos delante y protección de los bajos del vehículo. En combinación con la línea de equipamiento AMG Line Exterior se equipa el GLC con un tren de rodaje deportivo.

La conducción del nuevo GLC resulta especialmente ágil, y al mismo tiempo más estable, si se equipa con la dirección del eje trasero, disponible como equipo opcional en combinación con una desmultiplicación más directa de la dirección en el eje delantero. El ángulo de orientación de las ruedas del eje trasero puede alcanzar 4,5 grados. En consecuencia, el diámetro de giro disminuye en 80 centímetros hasta un valor de 11,0 metros. Otra ventaja es que el conductor tiene que realizar menos giros en el volante para mover la dirección de un tope al otro.

Al circular a una velocidad inferior a 60 km/h, las ruedas traseras giran en sentido contrario al de las ruedas delanteras. Al aparcar, por ejemplo, el ángulo de orientación puede alcanzar los 4,5 grados. Esto supone una disminución virtual de la batalla, en función de la situación, con lo que el vehículo resulta más maniobrable y más ágil. A partir de una velocidad de 60 km/h, las ruedas traseras giran en el mismo sentido que las ruedas delanteras, hasta un ángulo máximo de 4,5 grados. De ese modo aumenta virtualmente la batalla, lo que brinda ventajas sensibles, como una mayor estabilidad de marcha y seguridad a altas velocidades, la posibilidad de cambiar con mayor rapidez de carril o de efectuar con seguridad maniobras repentinas de esquiva. Al mismo tiempo, si es preciso efectuar maniobras dinámicas, como suele suceder durante la conducción en una carretera secundaria, disminuye el ángulo

de giro necesario en el volante, y el vehículo reacciona de un modo más directo a las órdenes del conductor.

Los sistemas más actuales de asistencia a la conducción ayudan al conductor
La generación más reciente del paquete de asistencia a la conducción incorpora muchas funciones nuevas o perfeccionadas. La conducción en situaciones cotidianas resulta confortable y segura, pues el conductor queda exonerado de algunas tareas. Si se reconoce un peligro, numerosos sistemas le ayudan a reaccionar correctamente ante una colisión inminente. Una serie de funciones perfeccionadas pueden aumentar la seguridad de conducción. Por ejemplo, el asistente activo de distancia DISTRONIC es capaz ahora de reaccionar a vehículos detenidos sobre la calzada al circular a una velocidad de hasta 100 km/h (hasta ahora eran 60 km/h). Una de las novedades del asistente activo de dirección es la detección del carril utilizando una cámara de 360 grados. Esto conlleva ventajas importantes al conducir a baja velocidad, por ejemplo, si es preciso formar un corredor de emergencia. El asistente para señales de tráfico no reconoce solamente las indicaciones fijas con la velocidad máxima autorizada, sino también las limitaciones condicionadas, por ejemplo «con calzada húmeda». Otra novedad es la función de advertencia de señales de STOP y de semáforo en rojo.

Sofisticados sistemas de aparcamiento ofrecen ayuda al maniobrar
Gracias a un conjunto de sensores del entorno de alto rendimiento, los sistemas de aparcamiento pueden ayudar mejor al conductor al maniobrar, y ofrecer de ese modo más seguridad y confort. La integración en MBUX hace que el manejo sea aún más intuitivo, y asiste al conductor mediante la representación óptica. La dirección opcional del eje trasero está integrada en los sistemas de ayuda para aparcar, y el cálculo de la trayectoria está armonizado con este equipo. Las funciones de frenado de emergencia mejoran también la protección de otros usuarios de la vía y pueden aumentar la seguridad vial.

En calidad de equipo opcional está disponible el nuevo paquete de aparcamiento con cámara de 360 grados, incluyendo el capó transparente y las funciones de la ayuda activa para aparcar con PARKTRONIC. El nuevo paquete ofrece una visión omnidireccional excelente y facilita la maniobra de aparcamiento con numerosas funciones, especialmente la maniobra asistida para aparcar y desaparcar. El visualizador central muestra con gran claridad el área circundante del vehículo durante la acción de aparcar o maniobrar. La visualización consta de cuatro tomas individuales de la cámara desde delante, desde detrás y desde los dos lados del vehículo, e incluye una representación virtual desde una perspectiva a vista de pájaro. El visualizador puede mostrar también otras perspectivas, tanto desde delante como desde detrás, o el modo de remolque. El conductor al volante decide si desea aparcar personalmente con asistencia, o si cede el mando a la ayuda activa para aparcar.

DIGITAL LIGHT con una potencia lumínica extraordinaria y funciones de proyección opcionales
El nuevo GLC equipa de serie faros LED High Performance. Como equipamiento opcional se ofrece la función DIGITAL LIGHT. Con su dinamismo y su precisión, esta revolucionaria tecnología de faros abre posibilidades prácticamente ilimitadas para una distribución precisa y de alta definición de la luz, de acuerdo con las condiciones del entorno. El resultado es una visibilidad excelente para el conductor, sin peligro de perjudicar la visión de otros usuarios de la vía. Como opción se ofrece también DIGITAL LIGHT con función de proyección. Esta innovación se traduce en un aumento de la seguridad para el conductor, especialmente al conducir de noche, y hace posible la comunicación con otros usuarios de la vía. Por ejemplo, puede hacer la conducción más segura proyectando líneas de guiado, símbolos y animaciones sobre la calzada. La técnica inteligente destaca además a los peatones que se encuentran en la zona de peligro con una función spotlight y proyecta puntos de dirección para facilitar la percepción de su posición. Si un conductor va a entrar en sentido contrario en una autopista, o en una calle de sentido único, recibe

una advertencia por medio de un símbolo inequívoco. Este mismo símbolo de advertencia aparece si el sistema reconoce que tiende a pasarse un semáforo en rojo, o una señal de STOP.

El GLC es idóneo para cualquier terreno
Al igual que sus antecesores, el nuevo GLC ha sido concebido explícitamente para la conducción sobre terrenos accidentados, y está preparado para este uso gracias a numerosos equipos y sistemas nuevos. El equipamiento de serie incluye un programa offroad y la función DSR (Down Hill Speedregulation). Los modelos híbridos enchufables del nuevo GLC ofrecen ya hoy una vivencia de conducción del futuro: el desplazamiento campo a través en régimen exclusivamente eléctrico. Esta opción brinda numerosas ventajas. Dado que el par máximo del motor eléctrico de 440 Nm está disponible desde el primer giro del propulsor, el conductor puede dosificar con gran sensibilidad su fuerza en todo momento. Esto hace posible una conducción controlada y de alta precisión, incluso en terrenos muy accidentados. Al mismo tiempo, el motor eléctrico consume energía solamente cuando se encarga efectivamente de mover el vehículo, y la potencia solicitada durante la conducción a baja velocidad fuera del asfalto es relativamente baja. Por lo tanto, es posible recurrir a la propulsión eléctrica sobre terrenos difíciles durante un periodo de tiempo prolongado.

El GLC ofrece durante la conducción todoterreno una función denominada «capó transparente» en combinación con la cámara de 360 grados. El visualizador central muestra una vista virtual de la zona situada por delante y por debajo del vehículo, incluyendo las ruedas delanteras y su orientación. Esto resulta de gran utilidad, pues el conductor puede reconocer antes y mejor obstáculos en la calzada, tales como piedras grandes o baches profundos.

La nueva pantalla Offroad utiliza ambos visualizadores para representar de forma ordenada información, funciones y opciones de manejo. El visualizador del conductor muestra, entre otros, la inclinación transversal, la inclinación longitudinal, la pendiente, la altitud topográfica, las coordenadas geográficas y una brújula, así como la velocidad y el número de revoluciones del motor al conducir con el motor de combustión interna. El visualizador central muestra además datos adicionales como la posición actual del SUV sobre el terreno, el ángulo de orientación de las ruedas delanteras y, si el vehículo cuenta con dirección auxiliar, el sentido de giro de las ruedas traseras. Todas las funciones de conducción relevantes para la circulación fuera del asfalto pueden manejarse de forma intuitiva mediante una pantalla específica.

El paquete técnico (equipo opcional) con tren de rodaje de suspensión neumática AIRMATIC incluyendo regulación de nivel y dirección del eje trasero aporta ventajas de confort también campo a través y ofrece opciones adicionales en este modo. Por ejemplo, AIRMATIC hace posible una mayor altura libre sobre el suelo, con independencia de la carga, y recorridos más prolongados de los muelles para una tracción impecable. La dirección del eje trasero incrementa asimismo de forma patente la maniobrabilidad todoterreno.

Menú de remolque y planificador de rutas para la conducción con remolque
El GLC es muy apreciado como vehículo tractor. La nueva edición está perfectamente equipada para ello. Una novedad es el planificador de rutas del equipo de navegación para conducir con remolque. De ese modo es posible utilizar el visualizador central para planificar trayectos idóneos para la conducción con un tipo de remolque definido con anterioridad. El sistema tiene en cuenta, entre otros, la anchura y la altura de paso de posibles obstáculos. La definición del remolque se introduce utilizando el menú de remolque en MBUX. Una vez que está ocupada la rótula y existe una conexión eléctrica, el sistema pregunta sobre el tipo de uso del dispositivo para remolque: ¿Se trata de un remolque pequeño? ¿Se ha acoplado un remolque grande, como una caravana o un remolque para caballos? ¿O se ha montado un

portabicicletas? El planificador de rutas para conducir con remolque tiene en cuenta estas informaciones. Estas y muchas otras funciones para la operación como vehículo tractor contribuyen a hacer los desplazamientos con un remolque tan seguros y agradables como sea posible. La tracción integral 4MATIC garantiza además un agarre sobresaliente al suelo sobre cualquier superficie.

Gracias al asistente de maniobra con remolque con funcionalidad ampliada del nuevo GLC SUV (equipo opcional), las maniobras con un remolque acoplado son más sencillas, más confortables y más seguras. El sistema regula automáticamente el ángulo de orientación de las ruedas delanteras del vehículo tractor hasta una velocidad de 5 km/h y una pendiente máxima del 15%. Esta función está integrada asimismo en MBUX, y puede manejarse de forma intuitiva. Junto a la estabilización de la conducción hacia atrás, el sistema puede guiar por primera vez el vehículo en curvas, hasta un ángulo ajustable de 90 grados. En ese caso se acciona automáticamente la dirección del vehículo tractor con el fin de mantener el ángulo seleccionado. Esto permite posicionar con mayor precisión el remolque. El conductor puede hacer uso asimismo de la función «remolcar en línea recta» si el remolque ha alcanzado la dirección deseada y se desea conducir marcha atrás en línea recta. La maniobra completa puede seguirse en el visualizador central desde diferentes perspectivas con ayuda de las cámaras. Líneas auxiliares dinámicas muestran la ruta y la anchura del vehículo.

Historia de éxitos: los SUV medianos de Mercedes-Benz
Mercedes-Benz inició sus actividades en el segmento de los SUV de formato mediano con la introducción del GLK en el año 2008. La prensa del motor designó en su momento a este vehículo como «marcador de tendencias en una categoría de vehículos en auge». Su diseño exterior asumía visiblemente elementos de la Clase G, el arquetipo de todos los SUV de Mercedes-Benz. En 2015 la marca de la estrella presentó al sucesor de este modelo, con la denominación GLC. También esta gama logró convencer a los usuarios con la excelente seguridad típica de la marca, los sistemas más modernos de asistencia a la conducción, gran eficiencia energética y alto dinamismo. Desde la introducción del GLC y de su antecesor directo, el GLK, Mercedes-Benz ha vendido más de 2,6 millones de ejemplares de estas gamas en todo el mundo. El GLC que se presenta ahora es la tercera generación de esta serie, y está llamado a proseguir su historia de éxitos.

Contacto:
Steffen Schierholz, tel.: +49 (0) 160 8638950, steffen.schierholz@mercedes-benz.com
Koert Groeneveld, tel.: +49 (0) 160 8614747, koert.groeneveld@mercedes-benz.com
Sarah Widmann, tel.: +49 (0) 176 30966654, sarah.widmann@mercedes-benz.com

Más información sobre Mercedes-Benz en www.mercedes-benz.com.
En nuestra plataforma online Mercedes me media, bajo la dirección media.mercedes-benz.com, así como en nuestro sitio Mercedes-Benz Media Site bajo group-media.mercedes-benz.com, pueden encontrarse comunicados de prensa y servicios digitales para periodistas y multiplicadores. Además, a través de nuestro canal de Twitter @MB_Press, en www.twitter.com/MB_Press, ofrecemos información acerca de temas de actualidad y eventos relacionados con Mercedes-Benz Cars & Vans.

Mercedes-Benz AG en resumen
La empresa Mercedes-Benz AG es responsable de las actividades globales de Mercedes-Benz Cars y Mercedes-Benz Vans, y cuenta con una plantilla de 172.000 empleados en todo el mundo. Ola Källenius es el Presidente de la Junta Directiva de Mercedes-Benz AG. Los fines primarios de la empresa son el desarrollo, la producción y la distribución de turismos, furgonetas y monovolúmenes, así como la prestación de servicios relacionados. La empresa aspira asimismo a liderar otros sectores, como la movilidad eléctrica y el software para automóviles. La cartera de productos comprende la marca Mercedes-Benz con las marcas Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ y Clase G, así como productos de la marca smart. La marca Mercedes me brinda a los clientes acceso a los servicios digitales de Mercedes-Benz. Mercedes-Benz AG es uno de los mayores fabricantes de turismos de lujo en todo el mundo. En el año 2021, la empresa vendió unos 1,9 millones de turismos y casi 386.200 furgonetas y monovolúmenes. Mercedes-Benz AG promueve continuamente el desarrollo de la red mundial de producción en estas dos divisiones de negocio, con unos 35 centros de producción en cuatro continentes, y se orienta en especial por las expectativas del mercado de la movilidad eléctrica. En paralelo a estas plantas de vehículos se está creando y ampliando una red global de producción de baterías en tres continentes. La sostenibilidad es el principio rector de la estrategia de Mercedes-Benz. Para la empresa, este concepto supone aportar de forma permanente un valor añadido a todos los niveles, tanto para sus clientes como para sus empleados, inversores, socios comerciales y para la sociedad en su conjunto. La base de ello es la estrategia empresarial sostenible de Mercedes-Benz Group. La empresa asume en todo momento su responsabilidad por las repercusiones económicas, ecológicas y sociales de su actividad comercial, teniendo en cuenta la totalidad de la cadena de valor.

Equipos de propulsión dinámicos, potentes y electrificados en todos los modelos

El nuevo Mercedes-Benz GLC – Versión larga

El nuevo Mercedes-Benz GLC es ahora más dinámico, más potente y más sostenible que nunca. Está disponible exclusivamente en versión híbrida, sea como modelo híbrido enchufable, sea en una ejecución con propulsión híbrida parcial con técnica de 48 voltios y arrancador alternador integrado. Los híbridos enchufables brindan una autonomía de más de 100 kilómetros (WLTP). De ese modo, el GLC establece nuevos baremos en el segmento de los SUV con tracción a las cuatro ruedas. La electrificación sistemática del GLC, la serie de modelos con mayor volumen de ventas de la empresa, aporta una contribución esencial a la reducción del balance de CO_2 a lo largo del ciclo de vida completo. El nuevo GLC apunta a una movilidad con balance climático neutro, tal como se define como objetivo en la estrategia «Ambition 2039». Entre los aspectos técnicos destacados del GLC cabe mencionar asimismo algunos equipos opcionales, como DIGITAL LIGHT, la dirección del eje trasero y nuevos sistemas de asistencia a la conducción. Su acusada aptitud todoterreno se refleja en atributos tales como la posibilidad de los híbridos enchufables de conducir con propulsión eléctrica fuera del asfalto, o el llamado «capó transparente». El GLC llegará a los concesionarios en los mercados de Europa occidental en otoño de 2022.

El nuevo GLC se revela a primera vista como miembro de la familia de SUV de Mercedes-Benz. El equipamiento de serie incluye la línea AVANTGARDE Exterior con paquete cromado y llantas de aluminio de 18 pulgadas. Este último elemento acentúa y revaloriza las singulares proporciones del vehículo.

Diseño exterior: expresivos detalles destacados
Entre los elementos determinantes del diseño del GLC se cuenta el frontal de nuevo diseño, con faros que prolongan ópticamente la calandra del radiador y acentúan la anchura del automóvil. En calidad de equipo opcional pueden adquirirse faros DIGITAL LIGHT con elipses adicionales para la luz de circulación diurna y nuevos elementos de adorno azules, así como una iluminación activa del piso, también de color azul. La calandra del radiador típica de los SUV de la marca se distingue por la nueva configuración de la escotadura y por un marco cromado. Este marco comprende una lama de forma deportiva en color gris mate con elementos de adorno cromados y la rejilla de la calandra con lamas verticales en negro brillante. A partir de la línea AMG Line puede encargarse una calandra del radiador con Mercedes-Benz Pattern, un patrón tridimensional de estrellas con superficies de acabado cromado brillante. La nueva protección estética de bajos en cromo en el frontal acentúa claramente la anchura y revela el carácter de todoterreno del vehículo.

El diseño de la carrocería se caracteriza por una configuración tersa y convexa de las superficies, acentuada por los rasgos precisos de las nuevas aristas en los laterales. Estos elementos subrayan las proporciones de la carrocería y la forma de los poderosos pasarruedas y crean un balance equilibrado entre elegancia y aptitud todoterreno. A partir de la línea AMG Line se ofrecen por primera vez ensanchamientos de los pasarruedas del color del vehículo. Estos elementos acentúan el cariz deportivo de la línea AMG Line. Otros equipos opcionales destacados son los estribos de funcionalidad mejorada en los accesos y el paquete Night.

La presencia deportiva y majestuosa del automóvil se debe asimismo al extenso ancho de vía y a las ruedas de 18 a 20 pulgadas enrasadas con la carrocería. Varias llantas disponibles de fábrica muestran

un diseño moderno con su acabado a alto brillo y sus superficies pintadas en dos colores, así de propiedades aerodinámicas optimizadas.

Las nuevas luces traseras de dos piezas subrayan la anchura de la zaga en combinación con un tirador en negro brillante. Cuentan con una estructura interior visible en efecto tridimensional y están disponibles opcionalmente con animación. En la zaga se monta asimismo una protección estética de bajos con acabado cromado que enmarca los embellecedores no funcionales de efecto cromado de la salida de escape.

Diseño interior: lujo moderno y deportivo
El interior del nuevo GLC con equipamiento de serie, que incluye ahora la línea AVANTGARDE, emite una señal clara a los ocupantes del vehículo: ¡bienvenidos al lujo moderno y deportivo de Mercedes-Benz! El habitáculo asume el concepto conocido y apreciado, añadiendo elementos destacados y desarrollándolos con baremos propios.

El tablero de instrumentos se distingue por una distribución clara de zonas y componentes. La sección superior, con perfil de ala, sirve de soporte a nuevos difusores redondos aplanados, que recuerdan a las barquillas de los propulsores de un avión. La sección inferior con su elemento de adorno de generosa superficie se prolonga armoniosamente en la consola central de forma abombada. Otro rasgo que acentúa el cariz deportivo es la disposición de determinados componentes en torno al conductor. El tablero de instrumentos está orientado ligeramente (seis grados) hacia el conductor.

Por delante del conductor existe una pantalla LCD de alta definición en disposición exenta. Este elemento parece estar suspendido por delante del perfil de ala y la superficie del elemento de adorno. De ese modo, el visualizador del conductor se distingue claramente por su formato de los puestos de conducción tradicionales con relojes clásicos. La pantalla tiene 12,3 pulgadas (31,2 centímetros) de diagonal.

Un aplique cromado de alto valor divide la consola central en una sección posterior, con el acolchado suave del apoyabrazos, y una sección anterior en color negro profundo brillante. A partir de esta superficie tridimensional nace sin solución de continuidad y sin intersticio alguno el visualizador central, aparentemente suspendido por encima del elemento de adorno.

Otro componente que visualiza el cambio de paradigma hacia un diseño digital es el visualizador central. Las funciones del vehículo pueden controlarse por medio de una pantalla táctil de alta calidad. Su formato vertical ofrece ventajas patentes, sobre todo para la navegación. Al igual que sucede con el tablero de instrumentos, la superficie de la pantalla está orientada ligeramente hacia el conductor. El visualizador central tiene una pantalla de 11,9 pulgadas (30,2 centímetros) de diagonal. Por debajo del visualizador central, en una posición ergonómica, se encuentra el escáner de huella dactilar. Como equipo opcional puede encargarse un Head-up Display a todo color.

Los modernos revestimientos de las puertas, con diseño moderno y muy reducido, envuelven el tablero de instrumentos. Los paneles centrales de las puertas con apoyabrazos integrados se desarrollan en dirección horizontal a partir de una superficie vertical. En analogía a la configuración de la consola central, también aquí se distinguen dos secciones, con un elemento metálico de alta tecnología en la parte delantera. Esta sección asume la función de asidero y tirador para cerrar la puerta, y sirve de soporte a los interruptores para los elevalunas. Otro detalle destacado es el panel de mandos sobresaliente, en el que se han integrado la manilla para la puerta y los mandos para las funciones del asiento.

El diseño vanguardista de los asientos del nuevo GLC utiliza capas y superficies envolventes y les confiere una gran ligereza óptica. Los reposacabezas obedecen a un nuevo diseño, al igual que su integración en el respaldo del asiento mediante un revestimiento cerrado. El nuevo GLC ofrece un tablero de instrumentos revestido de cuero con líneas de cintura en efecto napa (equipo opcional, de serie en combinación con la línea AMG Line). Algunos elementos de adorno se distinguen por sus innovadoras superficies. Esto incluye una nueva interpretación de los enchapados de poros abiertos en tono marrón y un enchapado de madera en color negro de poros abiertos con finos insertos de adorno de aluminio auténtico integrados en arrastre de forma. La iluminación de ambiente indirecta incorporada de serie puede sustituirse opcionalmente por una iluminación de ambiente directa con cables de fibra óptica.

La generación más reciente de MBUX, de manejo intuitivo y capaz de aprender
Después de la Clase S y la Clase C, el nuevo GLC equipa también la segunda generación del sistema de infoentretenimiento MBUX (Mercedes-Benz User Experience). El habitáculo es así aún más digital y más inteligente, pues tanto el hardware como el software han experimentado un gran salto cualitativo. Las pantallas LCD muestran imágenes brillantes que facilitan el control del vehículo y de las funciones de confort.

El visualizador del conductor y el visualizador central ofrecen una vivencia estética singular y armoniosa. Las informaciones se visualizan de forma estructurada y ordenada en las pantallas. Es posible elegir entre tres estilos de visualizado (clásico, deportivo y discreto) y tres modos (navegación, asistencia, servicio) para personalizar la apariencia de los visualizadores. El GLC ofrece asimismo el modo offroad.

- El estilo «clásico» da la bienvenida al conductor con un conjunto de visualizadores que le resultan familiares a primera vista. La acreditada visualización de instrumentos con dos tubos y contenidos variables entre ambos pone a la vista todas las informaciones relevantes.
- En el estilo «deportivo» predomina el color rojo, y el cuentarrevoluciones central se distingue por su dinamismo.
- En el estilo «discreto», el contenido informativo se reduce a lo esencial. Ambas pantallas pueden visualizarse además con siete conceptos cromáticos en combinación con la iluminación de ambiente. Esto genera una experiencia cromática impresionante en el habitáculo.
- En el modo «asistencia» se reproduce en tiempo real una imagen con el tráfico en torno al vehículo, y se completa con importantes informaciones.
- El nuevo «modo Offroad» permite percibir visualmente contenidos específicos, como la inclinación longitudinal y transversal, la brújula y el ángulo de orientación de las ruedas, y ofrece en combinación con la cámara opcional de 360 grados la función denominada «capó transparente».

La navegación a pantalla completa brinda al conductor la mejor orientación viable durante la marcha. En calidad de equipamiento opcional se ofrecen funciones de vídeo de realidad aumentada. Este equipo dispone de una cámara que explora el entorno por delante del vehículo. El visualizador central muestra en tiempo real las imágenes de vídeo y superpone objetos virtuales adicionales, informaciones y marcas. Estos objetos pueden ser, por ejemplo, señales de tráfico, indicaciones para girar, recomendaciones para cambiar de carril o el número del edificio buscado. Esta información puede facilitar claramente la navegación, sobre todo al conducir por ciudad.

Hey Mercedes. El asistente de voz es cada vez más inteligente
Es posible ampliar la aptitud de diálogo y de aprendizaje del asistente de voz Hey Mercedes activando los servicios online en la Mercedes me App. Además, ahora pueden iniciarse determinadas acciones sin necesidad de pronunciar las palabras clave «Hey Mercedes». Esto incluye, por ejemplo, atender una

llamada telefónica. Hey Mercedes explica también como respuesta a la petición oral de «Ayuda» las funciones del vehículo y puede guiar al usuario, por ejemplo, si desea conectar el smartphone por medio de Bluetooth o si busca el botiquín de primeros auxilios. Hey Mercedes reconoce a los distintos ocupantes por su voz.

Newsflash: noticias personalizadas en MBUX
Con la ampliación del asistente de mando fónico Hey Mercedes con la nueva función gratuita «Newsflash», los clientes de Mercedes-Benz que adquieren el nuevo GLC están siempre informados sobre los temas de actualidad que prefieran. Pueden utilizar la Mercedes me App para crear una selección personal de Newsflash sin limitarse a especificar las categorías preferidas, como Economía, Deporte y Cultura. Con la misma facilidad pueden seleccionar las fuentes preferidas, incluyendo —por ejemplo, en Alemania— el noticiero «Tagesschau», la revista de fútbol «Kicker» o el «Wall Street Journal». Una vez realizada la selección, basta con un comando de voz para que MBUX lea noticias breves durante un máximo de dos minutos. Si no se ha realizado la personalización utilizando la App, se emite una selección estándar de noticias.

Smart Home: la inteligencia móvil permite disfrutar de un confort de manejo muy elevado, también a distancia
Gracias a la función MBUX Smart Home, el GLC se convierte ahora en una central de mando móvil para el sistema Smart Home del propio domicilio. Las redes Wi-Fi y modernos sensores y actuadores aumentan la inteligencia y la capacidad de comunicación del hogar bajo el concepto genérico «Smart Home». Es posible así supervisar a distancia la temperatura interior y el alumbrado de la casa, o la posición de las persianas, y conectar a distancia algunos electrodomésticos. Los detectores de movimiento y contactos en las ventanas informan acerca de posibles visitas, tanto esperadas como indeseadas.

«Hey Mercedes, ¿hay alguien en casa en este momento?» «Lo he comprobado. El último movimiento registrado ha tenido lugar en la cocina, hace una hora.» Así podrían ser en el futuro los diálogos entre el conductor o uno de los ocupantes del GLC y el Smart Home del usuario por medio del asistente de voz MBUX (Mercedes-Benz User Experience). En la fecha de lanzamiento al mercado, la función MBUX Smart Home soportará ya numerosos equipos de importantes proveedores de soluciones para informatización del hogar. Ya se han firmado los contratos correspondientes con Bosch Smart Home y Samsung SmartThings. Más adelante les seguirán otros proveedores, que se darán a conocer en su momento. Desde su introducción, Hey Mercedes entiende consultas y comandos en cuatro idiomas (alemán, chino, inglés americano e inglés británico). Es posible dirigirse de viva voz a lámparas, enchufes, termostatos, persianas y estores, detectores de movimiento y contactos en las puertas y las ventanas, así como sensores de temperatura. Por tanto, el sistema puede contestar también con propiedad a preguntas del tipo siguiente: «¿Me he acordado de bajar el termostato de la calefacción?». Del mismo modo, en función de la respuesta recibida, existe la posibilidad de modificar el ajuste de los termostatos instalados en el domicilio: «Ajusta una temperatura de 18 grados en toda la casa». Al mismo tiempo aumenta el confort, pues es posible aumentar con antelación la temperatura de la calefacción a distancia.

Música: streaming y sistemas de sonido
Mercedes-Benz ha integrado plenamente en el sistema de infoentretenimiento MBUX su servicio «Online Music» y, con este, la oferta de los mayores proveedores de música en streaming. MBUX hace posible un acceso cabal al perfil de usuario personal del proveedor de música vinculado en cada caso. De ese modo, el cliente puede acceder cómodamente a sus canciones preferidas y a sus listas de

reproducción. Además, tiene la posibilidad de descubrir millones de títulos nuevos, o listas de reproducción patrocinadas. El manejo se realiza de forma intuitiva mediante el asistente de voz MBUX, los mandos táctiles en el volante, o directamente en el visualizador central. Junto al sistema de sonido incorporado de serie con un altavoz de bajos Frontbass y cuatro altavoces de medios puede optarse como equipo opcional por los siguientes sistemas:

- Sistema de sonido avanzado. Consta de nueve altavoces —cinco altavoces de medios, dos altavoces de agudos y dos altavoces Frontbass con 2 x 50 vatios— y un amplificador adicional con una potencia de salida total de 225 vatios.
- Sistema de sonido surround Burmester®, optimizado para el GLC por el especialista en equipos de sonido. Este sistema utiliza en total 15 altavoces de alta calidad: siete altavoces de medios de 50 vatios, cuatro altavoces de agudos de 20 vatios, dos altavoces 3D de 20 vatios y dos altavoces Frontbass Premium de 120 vatios cada uno. Un amplificador de 15 canales controla activamente todos los altavoces con una potencia total de 710 vatios. A esto se suman preajustes de sonido de alta calidad, una función de optimizado mediante un procesador de señales digitales, ajustes individuales de sonido y un manejo con visualización del sistema. Las rejillas metálicas de los altavoces ostentan el distintivo de Burmester®.

Otros aspectos destacados son el Head-up Display y un sensor de huella digital
Como equipo opcional puede encargarse un Head-up Display a todo color. Este equipo proyecta una imagen virtual en formato de 9 x 3 pulgadas (aprox. 23 x 8 centímetros) por delante del conductor, que la aprecia como si estuviera suspendida por encima del capó, a una distancia aproximada de 3 metros. Esto equivale a un monitor de 25 pulgadas. El Head-up Display consta de un módulo de visualizado a todo color con una definición nativa de 800 x 480 píxeles, retroiluminado por LED de alta potencia. Una unidad óptica de espejos proyecta la imagen virtual sobre el parabrisas en el campo visual del conductor. El brillo del visualizador se adapta automáticamente a las condiciones luminosas del exterior con ayuda de sensores.

Los usuarios pueden identificarse ante MBUX de forma rápida, confortable y segura con ayuda del escáner de huella digital. Esta función ayuda a proteger los ajustes personales, así como datos privados como la lista de favoritos, los últimos destinos de navegación, predicciones basadas en el análisis del comportamiento del conductor, entradas de carácter profesional en el calendario y los correos electrónicos. También están reservados al usuario autentificado los procesos de pago por medio de Mercedes me.

«Actualizaciones Over-the-Air» (OTA): siempre la versión más actual del software
Cada vez que Mercedes-Benz pone a disposición una nueva actualización del software, aparece el mensaje correspondiente en MBUX. La descarga y la instalación se llevan a cabo en un segundo plano. No obstante, el usuario tiene que confirmar explícitamente la activación de la actualización. De esa manera, el software del vehículo está siempre al día. También es posible utilizar las actualizaciones Over-the-Air para implementar nuevas funciones en vehículos vendidos anteriormente. Mercedes-Benz apuesta para la transmisión de datos por la técnica de telefonía móvil, conocida por su elevado estándar de seguridad, y por el módulo de comunicación incorporado en el vehículo.

Otra opción para disfrutar de una experiencia actual y mejorada de usuario es la adquisición de nuevas funciones en el Mercedes me Store, como los servicios de streaming de música o las funciones de oficina a bordo de In-Car Office. También es posible suscribir o renovar online la suscripción a servicios adicionales, disponibles en el Mercedes me Store y sujetos al pago de una cuota.

Propulsión: more electric than ever
El nuevo GLC está disponible exclusivamente en versión híbrida, sea como modelo híbrido enchufable, sea en una ejecución con propulsión híbrida parcial con técnica de 48 voltios y arrancador alternador integrado. La gama de propulsores consta de grupos de cuatro cilindros de la actual familia modular de motores de Mercedes-Benz FAME (Family of Modular Engines). De ese modo, la gama de motores aporta una contribución esencial a la flexibilización del régimen global de producción de la marca, y permite conseguir los fines de electrificación en función de la demanda. La escala de potencia de los motores de cuatro cilindros alcanza hasta 190 kW y 400 Nm de par en los grupos de gasolina, y hasta 195 kW y 550 Nm en los grupos diésel. A esto se suman 17 kW y 200 Nm eléctricos adicionales por medio del ISG.

Una electrificación sistemática significa lo siguiente:

- Todos los grupos propulsores que se ofrecen para el GLC son híbridos.
- Cuatro de ellos están configurados como sistemas de propulsión híbrida parcial con un alternador arrancador integrado (ISG) de segunda generación en combinación con una red eléctrica de a bordo de 48 voltios, que presta asistencia inteligente en la gama baja de número de revoluciones.

- Otras tres variantes son grupos de propulsión híbrida enchufable, e incorporan entre otros un modo de conducción eléctrico con una autonomía en régimen eléctrico de más de 100 kilómetros según el estándar WLTP.

El alternador arrancador integrado en los motores de gasolina y diésel ofrece una asistencia inteligente en el margen de bajas revoluciones. Esto vela por un despliegue sobresaliente de la potencia en combinación con el sobrealimentador. Este sistema trabaja en interacción con la red de a bordo parcial de 48 voltios, que permite implementar funciones avanzadas como «planeo», boost o recuperación, y que contribuye a una reducción clara del consumo. Al mismo tiempo, gracias a la ayuda del ISG, los motores arrancan de forma muy rápida y confortable, de modo que el conductor no percibe prácticamente la parada y el arranque del motor, ni la transición del modo de «planeo» con motor apagado a la propulsión mecánica con toda la potencia del propulsor. En el régimen de ralentí, la interacción inteligente del ISG con el motor de combustión interna es la clave de una suavidad de marcha sobresaliente.

Cambio automático de serie
El equipamiento de serie de todos los modelos del GLC incluye el cambio automático 9G-TRONIC. Este cambio ha sido perfeccionado para la adaptación del ISG. El motor eléctrico y la electrónica de potencia están integrados en la carcasa del cambio, y la gestión térmica de ambos componentes se realiza mediante el equipo de refrigeración del cambio. De ese modo se suprimen las conducciones adicionales necesarias hasta ahora, lo que aporta ventajas de peso y de espacio de montaje. Además, el cambio alcanza un rendimiento más elevado. Entre otras medidas se ha reducido en un 30% respecto al antecesor el caudal de transporte de la bomba de aceite mecánica gracias a la interacción optimizada con la bomba adicional eléctrica. Esto repercute en una mejora de la eficiencia. Al mismo tiempo se incorpora una nueva generación de la gestión del cambio totalmente integrada con procesador multinúcleo y nueva técnica de componentes y conectores. Además de aumentar la potencia de cálculo se ha reducido drásticamente el número de interfaces eléctricas.

Tracción integral Mercedes-Benz 4MATIC
En todos los modelos del nuevo GLC se incorpora una versión evolucionada de la tracción integral 4MATIC. Gracias a la nueva concepción de la tracción delantera es posible transmitir un par motor más elevado y conseguir una distribución ideal de la carga sobre los ejes. A esto se suma un ahorro patente de peso en comparación con el grupo de transmisión del eje utilizado en la serie precedente. También es nueva la caja de transferencia, que se distingue asimismo por sus menores pérdidas por fricción. Este componente utiliza un circuito cerrado de aceite y no requiere medidas adicionales de refrigeración.

Motor diésel con alternador arrancador integrado de segunda generación
El grupo OM 654 M con alternador arrancador integrado de segunda generación y red parcial de a bordo de 48 voltios lidera los equipos con tecnología eficiente de propulsión. La función de recuperación y la posibilidad de «planear» con el motor apagado incrementan la eficiencia. Junto a la electrificación, que incluye asimismo el uso de un compresor eléctrico de agente frigorígeno para el aire acondicionado, el aumento de la potencia hasta 198 kW más 17 kW de boost mediante el ISG se debe a una serie de medidas:

- Una carrera de los cilindros de 94,3 milímetros y una cilindrada de 1.993 cm^3 (hasta ahora: 92,3 y 1.950) debido al nuevo cigüeñal.
- 2.700 bares de presión de inyección (hasta ahora, 2.500).
- Una respuesta especialmente rápida y un despliegue homogéneo de la potencia con ayuda de dos turbocompresores refrigerados por agua, equipados ahora con turbina de geometría variable.

- Un canal de refrigeración relleno de sodio en los pistones de acero para disipar con efectividad las puntas de temperatura en la cavidad del pistón.

Entre los componentes de postratamiento de gases de escape de los modelos diésel se cuentan:

- Un catalizador acumulador de NOx cercano al motor para reducir la concentración de óxidos de nitrógeno.
- Un DPF (filtro de partículas diésel) con un revestimiento especial para reducir asimismo la cantidad de óxidos de nitrógeno.
- Un catalizador SCR (reducción catalítica selectiva) cercano al motor con dosificación de la cantidad de aditivo AdBlue®.
- Un catalizador SCR adicional en los bajos del vehículo con dosificación por separado de la cantidad de aditivo AdBlue®.

Motores de gasolina de cuatro cilindros con ISG de la segunda generación
El nuevo GLC es, después de la Clase C, la segunda serie de Mercedes-Benz que utiliza el motor de gasolina de cuatro cilindros M 254 con alternador arrancador integrado (ISG) de segunda generación. El ISG entrega hasta 17 kW de potencia adicional y 200 Nm de par adicional, puede recuperar más energía eléctrica que un alternador arrancador accionado por correa, es capaz de desplazar el punto de carga del motor de combustión interna y permite configurar funciones híbridas como «planeo» con el motor apagado, boost y recuperación. De ese modo, el motor de gasolina es especialmente eficiente. Mercedes-Benz reúne además en el M 254 todas las innovaciones de la familia modular de motores diésel y de gasolina de cuatro y de seis cilindros. Entre estas se cuentan el revestimiento de los cilindros NANOSLIDE®, el bruñido cónico de los taladros CONICSHAPE® y la disposición del sistema de postratamiento de gases de escape directamente junto al motor. Todos los motores se distinguen por un desarrollo sobresaliente de la potencia, alta suavidad de marcha y elevado confort acústico.

Se ha desarrollado completamente de nuevo el turbocompresor de doble entrada con unión transversal de flujos, una versión evolucionada de la tecnología «Twin-Scroll» que asegura una respuesta aún más espontánea del sistema de sobrealimentación. Este sobrealimentador es fruto de la cooperación del área de desarrollo de turbocompresores de Mercedes-Benz con la escudería de Fórmula 1 Mercedes-AMG Petronas. La transferencia tecnológica de la competición a la serie permite alcanzar cotas inéditas de potencia, unidas a una máxima eficiencia.

Híbridos enchufables: más de 100 kilómetros de autonomía eléctrica (WLTP)
El GLC equipa también sistemas de propulsión híbrida enchufable de cuarta generación en tres niveles de potencia. Sin necesidad de sustituir los motores básicos, la electrificación permite lograr un progreso importante. Gracias a una potencia conjunta de hasta 280 kW (381 CV) y un par motor conjunto de hasta 750 Nm, así como una autonomía de más de 100 kilómetros (WLTP) en régimen exclusivamente eléctrico, los modelos híbridos enchufables del GLC permitirán al conductor realizar la mayor parte de sus desplazamientos habituales durante muchos días del año en régimen eléctrico, sin necesidad de arrancar el motor de combustión interna. Tanto si se elige el motor de gasolina como el diésel, un híbrido enchufable no es solamente eficiente, sino también especialmente dinámico. Los modelos híbridos enchufables incorporan de serie en el eje trasero la suspensión neumática AIRMATIC, incluyendo regulación de nivel.

El nuevo sistema de alto voltaje es más compacto y más potente que su antecesor. Ha disminuido claramente el número de interfaces de alto voltaje. La integración de la electrónica de potencia en la

carcasa del cambio reduce el espacio constructivo necesario y facilita los procesos de montaje en la planta de producción. Al mismo tiempo, el incremento de la tensión del sistema conduce a un aumento de la potencia de propulsión, sin necesidad de ampliar para ello la sección de las conducciones eléctricas utilizadas.

El artífice de la elevada densidad de potencia del grupo de propulsión híbrida es un motor eléctrico síncrono de excitación permanente con rotor interior. El par motor máximo del motor eléctrico asciende a 440 Nm y está disponible desde el primer giro del propulsor, lo que se traduce en una elevada agilidad al ponerse en marcha y en un comportamiento dinámico durante la conducción. La cota máxima de potencia eléctrica está disponible hasta una velocidad de 140 km/h.

La batería de alto voltaje es un desarrollo propio de Mercedes-Benz. La capacidad total de 31,2 kWh en combinación con una recuperación más eficiente y propiedades aerodinámicas mejoradas permite alcanzar una autonomía eléctrica total de más de 100 kilómetros. Como corresponde a la alta densidad de potencia, la batería de alto voltaje cuenta con un sistema interno de refrigeración. De ese modo, la gestión térmica puede regular la temperatura de servicio con independencia de la climatización del habitáculo. Esto permite su operación en régimen permanente en países cálidos o fríos, así como la carga rápida con corriente continua.

Con el cargador opcional de corriente continua de 60 kW es posible cargar completamente una batería descargada en unos 30 minutos. Para la carga en la red doméstica de corriente alterna se ofrece como equipamiento de serie un cargador de 11 kW (en función del mercado) para conexión a una Wallbox trifásica. El cable de carga de serie puede alojarse en un compartimento en el piso, situado inmediatamente detrás del portón trasero.

Realizar siempre en modo eléctrico los trayectos cotidianos
La sensación general de conducción es claramente más eléctrica que hasta ahora. Gracias al aumento de la autonomía eléctrica a más de 100 kilómetros, es posible realizar en modo exclusivamente eléctrico la mayor parte de los desplazamientos habituales. En el programa optimizado de conducción híbrida se opta por la propulsión eléctrica en los tramos en los que resulta más aconsejable. Por ejemplo, el vehículo otorga prioridad a la conducción eléctrica en recorridos de cierta duración en zonas urbanas.

La recuperación consiste en aprovechar la energía cinética del vehículo al decelerar, o al descender pendientes, utilizando el motor eléctrico como generador en régimen de retención y al frenar. La energía eléctrica obtenida a partir de la energía cinética del vehículo se almacena en la batería de alto voltaje y puede utilizarse para la conducción en modo eléctrico. En el nuevo GLC se ha optimizado claramente la interacción de esta función con el freno hidráulico. Mercedes-Benz recurre aquí a un servofreno electromecánico que opera sin vacío. Este sistema controla automáticamente la alternancia flexible entre el freno hidráulico y la recuperación, de acuerdo con la situación de conducción, con el fin de optimizar la recuperación energética. Con su ayuda es posible alcanzar la potencia máxima de recuperación de hasta 100 kW con mayor frecuencia que si se utiliza un servofreno convencional de acción exclusivamente hidráulica. Con ello aumenta claramente la eficiencia total del sistema híbrido y se incrementa la autonomía eléctrica.

Si el conductor desea influir directamente en la potencia de recuperación, puede seleccionar uno de los tres niveles disponibles accionando las levas situadas detrás del volante. Esto es posible en todos los programas de conducción, con excepción de SPORT. Si ha seleccionado el programa D, el conductor experimenta además la agradable sensación de poder conducir con un solo pedal. Al levantar el pie del

acelerador, el vehículo decelera con ayuda del generador eléctrico con tanta intensidad que con frecuencia no es necesario accionar el freno hidráulico mediante el pedal. Además, la estrategia de operación intercambia información con los sensores de los sistemas de asistencia a la conducción y ayuda de ese modo al conductor con eficiencia en numerosas situaciones de conducción.

Dos programas de conducción permiten al conductor aprovechar de forma precisa las posibilidades de la propulsión eléctrica enchufable.

- BATTERY HOLD: se otorga prioridad a la conservación del estado de carga de la batería de alto voltaje; por ejemplo, para poder circular más adelante por un núcleo urbano o una zona de bajas emisiones. El sistema de propulsión híbrida elige el tipo de propulsión idóneo en función de la situación de conducción y el trayecto.
- ELECTRIC: conducción eléctrica hasta 140 km/h, recuperación ajustable en régimen de retención, activación del motor de combustión interna mediante el punto de resistencia del pedal acelerador.

Si se activa en ambos programas de conducción la estrategia de modo de servicio basada en el trayecto y está activo el guiado al destino, se evalúan los datos disponibles acerca del trazado de la ruta prevista. Para ello se tienen en cuenta, entre otros, los datos cartográficos, la topografía local, las limitaciones de velocidad y las condiciones del tráfico en la totalidad de la ruta prevista. Con la estrategia de modo de servicio basada en el trayecto es posible distribuir del mejor modo posible ambas formas de energía del vehículo híbrido. El control de propulsión elige automáticamente el modo de servicio más adecuado, de manera que es posible influir en el estado de carga de la batería de alto voltaje. Por ejemplo, es posible ahorrar energía para la conducción eléctrica más adelante, si está previsto circular en modo eléctrico por un centro urbano o una zona de bajas emisiones al final del viaje.

En los programas de conducción HYBRID y ELECTRIC, así como en el modo BATTERY HOLD, el asistente ECO evalúa los datos del trazado de la ruta y ayuda a mejorar la eficiencia y aumentar la energía de recuperación de acuerdo con la ruta prevista. Si el vehículo detecta en el mapa de navegación o mediante sus sensores y cámaras que se aproxima una rotonda, una curva en S, una curva estrecha, un cruce en T, una pendiente, un vehículo lento circulando por delante o una zona con limitación de velocidad, el asistente ECO calcula la velocidad ideal del vehículo a partir de la separación, la velocidad y la pendiente.

Los modelos híbridos enchufables del nuevo GLC cuentan con un módulo háptico del pedal acelerador. En el programa de conducción ELECTRIC, este módulo señaliza mediante un punto de resistencia claramente perceptible el paso de la conducción eléctrica a la conducción con motor de combustión interna. Si se pisa el pedal más allá del punto de resistencia, se arranca el motor de combustión interna, que entrega un par de propulsión adicional.

La cartera de modelos con propulsión híbrida parcial en la fecha de introducción en el mercado:

		GLC 200 4MATIC	GLC 300 4MATIC	GLC 220 d 4MATIC
Cilindrada	cm^3	1.999	1.999	1.993
Potencia	kW/CV	150/204	190/258	145/197
a	rpm	5.800-6.100	5.800	3.600
Potencia adicional (boost)	kW/CV	17/23	17/23	17/23
Par motor máximo	Nm	320	400	440
a	rpm	1.800-4.000	2.000-3.200	1.800-2.800
Par motor adicional (boost)	Nm	200	200	200

Consumo de combustible en el ciclo mixto (WLTP)[1]	l/100 km	8,2-7,3	8,2-7,3	5,9-5,2
Emisiones de CO2 en el ciclo mixto (WLTP)[1]	g/km	186-167	186-167	155-136
Aceleración 0-100 km/h	s	7,8	6,2	8,0
Velocidad máxima	km/h	221	240	219

[1] Los datos indicados son los «valores de CO2 WLTP», determinados según el artículo 2, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153. El consumo de combustible se ha calculado a partir de dichos valores.

La oferta de modelos híbridos enchufables:

		GLC 300 e 4MATIC	GLC 400 e 4MATIC	GLC 300 de 4MATIC
		Motores de gasolina		Motores diésel
Cilindrada	cm³	1.999	1.999	1.993
Potencia nominal del motor de gasolina/diésel	kW/CV	150/204	185/252	145/197
a	rpm	6.100	5.800	3.600
Par motor nominal del motor de gasolina/diésel	Nm	320	400	440
a	rpm	2.000-4.000	2.000-3.200	1.800-2.800
Potencia nominal del motor eléctrico	kW	100	100	100
Par motor nominal motor eléctrico	Nm	440	440	440
Potencia combinada	kW/CV	230/313	280/381	245/335
Par motor combinado	Nm	550	650	750
Capacidad nominal de la batería	kWh	31,2	31,2	31,2
Velocidad máxima	km/h	218	237	217
Velocidad máxima en régimen eléctrico	km/h	140	140	140
Aceleración 0-100 km/h	s	6,7	5,6	6,4
Consumo ponderado en el ciclo mixto (WLTP) [2]	l/100 km	0,8-0,6	0,8-0,6	0,7-0,5
Emisiones ponderadas de CO2 en el ciclo mixto (WLTP)[2]	g/km	19-14	19-14	17-13
Consumo eléctrico ponderado en el ciclo mixto (WLTP)[2,3]	kWh/100 km	26,8-24,0	26,8-24,0	27,2-24,4
Autonomía en régimen eléctrico (EAER en ciclo mixto) (WLTP)[2,3]	km	104-120	104-120	117-102

Tren de rodaje: confort y agilidad

Los componentes más importantes del tren de rodaje con dimensionamiento deportivo del GLC son un eje delantero de cuatro brazos y un eje trasero multibrazo, suspendido de un portaeje. El tren de rodaje básico ofrece ya un elevado confort de suspensión, de rodadura y acústico, unido a propiedades ágiles de conducción y placer al volante. Está equipado con un sistema de amortiguación variable, regulado en función de la carrera de la suspensión.

El nuevo GLC está disponible opcionalmente con el paquete técnico, que comprende el tren de rodaje con suspensión neumática AIRMATIC y la dirección del eje trasero. AIRMATIC incorpora a su vez una amortiguación regulable de regulación progresiva de la fase de extensión y la fase de compresión. Los modelos híbridos enchufables incorporan de serie en el eje trasero una suspensión neumática con regulación de nivel. Otro equipo opcional es el paquete técnico Offroad con un aumento en 20 milímetros de la altura libre sobre el suelo, protección técnica de bajos delante y protección de los bajos del vehículo. En combinación con la línea de equipamiento AMG Line Exterior se equipa el GLC con un tren de rodaje deportivo.

[2] Los datos sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO2 y el consumo eléctrico son provisionales y han sido determinados de conformidad con el método de medición WLTP. Todavía no se dispone de una homologación de tipo CE ni de un certificado de conformidad con los valores oficiales. Es posible que haya diferencias entre los datos indicados y los valores oficiales.
[3] El consumo eléctrico [y la autonomía] ha[n] sido calculado[s] sobre la base del Reglamento (CE) 692/2008.

Más maniobrable y más dinámico gracias a la dirección del eje trasero
La conducción del nuevo GLC resulta especialmente ágil, y al mismo tiempo más estable, si se equipa con la dirección del eje trasero, disponible como equipo opcional en combinación con una desmultiplicación más directa de la dirección en el eje delantero. El ángulo de orientación de las ruedas del eje trasero puede alcanzar 4,5 grados. En consecuencia, el diámetro de giro disminuye en 80 centímetros hasta un valor de 11,0 metros. Otra ventaja es que el conductor tiene que realizar menos giros en el volante para mover la dirección de un tope al otro.

Al circular a una velocidad inferior a 60 km/h, las ruedas traseras giran en sentido contrario al de las ruedas delanteras. Al aparcar, por ejemplo, el ángulo de orientación puede alcanzar los 4,5 grados. Esto supone una disminución virtual de la batalla, en función de la situación, con lo que el vehículo resulta más maniobrable y más ágil. A partir de una velocidad de 60 km/h, las ruedas traseras giran en el mismo sentido que las ruedas delanteras, hasta un ángulo máximo de 4,5 grados. El aumento virtual de la batalla resultante de esta concepción ofrece ventajas notables en la estabilidad y la seguridad de marcha a alta velocidad durante cambios rápidos de carril o en maniobras repentinas para esquivar un obstáculo.

Al mismo tiempo, si es preciso efectuar maniobras dinámicas, como suele suceder durante la conducción en una carretera secundaria, disminuye el ángulo de giro necesario en el volante, y el vehículo reacciona de un modo más directo a las órdenes del conductor. La regulación integrada del dinamismo de la conducción por parte del ESP® favorece estas maniobras.

Los sistemas de asistencia a la conducción facilitan la tarea del conductor y le ayudan en situaciones peligrosas
La generación más reciente del paquete de asistencia a la conducción incorpora muchas funciones nuevas o perfeccionadas. La conducción en situaciones cotidianas resulta confortable y segura, pues el conductor queda exonerado de algunas tareas. Si se reconoce un peligro, numerosos sistemas le ayudan a reaccionar correctamente ante una colisión inminente. Un nuevo concepto de visualizado en la pantalla del conductor facilita la percepción del funcionamiento de los sistemas.

Algunos ejemplos de sistemas de asistencia a la conducción mejorados:

- El **asistente activo de distancia DISTRONIC** puede mantener automáticamente la distancia preseleccionada respecto a los vehículos que circulan por delante en vías de todo tipo, tanto autopistas como carreteras secundarias, o en ciudad. Una novedad es la reacción a vehículos detenidos en la calzada al conducir a una velocidad de hasta 100 km/h (hasta ahora: 60 km/h).
- El **asistente activo de dirección** ayuda al conductor a mantener el vehículo en su carril cuando circula a menos de 210 km/h. Algunas novedades son el uso adicional de la cámara de 360° para reconocer el carril —lo que aporta ventajas al conducir en la gama baja de velocidad, por ejemplo, a la hora de formar un corredor de emergencia—, el aumento significativo de la disponibilidad y el rendimiento en curvas en carreteras secundarias y la función mejorada de centrado del vehículo en autopista.
- El **asistente para señales de tráfico** reconoce tanto limitaciones de velocidad señalizadas de forma convencional como indicaciones en puentes sobre la carretera y señales provisionales en zonas de obras. El sistema reconoce incluso prescripciones condicionales —por ejemplo, «si la calzada está húmeda»— gracias a la evaluación de los datos de todos los sensores del vehículo. Otra novedad es la función de advertencia de señales de STOP y de semáforo en rojo (como parte del paquete de asistencia a la conducción).

- El nuevo **paquete de aparcamiento con cámara de 360 grados** ofrece una visión omnidireccional excelente y facilita la maniobra de aparcamiento con numerosas funciones, especialmente la maniobra asistida para aparcar y desaparcar. La nueva función implementada «capó transparente» facilita las maniobras y, de modo especial, la conducción precisa en terrenos accidentados.

Sofisticados sistemas de aparcamiento ofrecen ayuda al maniobrar
Gracias a un conjunto de sensores del entorno de alto rendimiento, los sistemas de aparcamiento pueden ayudar mejor al conductor al maniobrar, y ofrecer de ese modo más seguridad y confort. La integración en MBUX hace que el manejo sea aún más intuitivo, y asiste al conductor mediante la representación óptica. La dirección opcional del eje trasero está integrada en los sistemas de ayuda para aparcar, y el cálculo de la trayectoria está armonizado con este equipo. Las funciones de frenado de emergencia mejoran también la protección de otros usuarios de la vía y pueden aumentar la seguridad vial.

En calidad de equipo opcional está disponible el paquete de aparcamiento con cámara de 360 grados, incluyendo el «capó transparente» y las funciones de la ayuda activa para aparcar con PARKTRONIC. Este paquete ofrece una visión omnidireccional excelente y facilita la maniobra de aparcamiento. El visualizador central muestra con gran claridad el área circundante del vehículo durante la acción de aparcar o maniobrar. La visualización consta de cuatro tomas individuales de la cámara desde delante, desde detrás y desde los dos lados del vehículo, e incluye una representación virtual desde una perspectiva a vista de pájaro. El visualizador puede mostrar también otras perspectivas, tanto desde delante como desde detrás, o el modo de remolque. El conductor decide si desea aparcar personalmente con asistencia, o si cede el mando a la ayuda activa para aparcar.

El GLC es idóneo para cualquier terreno
Al igual que sus antecesores, el nuevo GLC ha sido concebido explícitamente para la conducción en terrenos accidentados, y está preparado para este uso mediante numerosos detalles, así como varios equipos y sistemas nuevos. El equipamiento de serie incluye un programa offroad y la función DSR (Down Hill Speedregulation). La nueva pantalla Offroad simplifica el manejo, el «capó transparente» brinda una visibilidad mejorada y los sistemas evolucionados de control de la estabilidad velan por el mayor nivel realizable de tracción y seguridad. En los modelos híbridos enchufables es posible incluso la conducción eléctrica fuera de las vías compactadas durante trayectos prolongados. En estas situaciones el conductor puede elegir entre la conducción todoterreno con propulsión eléctrica o convencional.

La nueva pantalla Offroad utiliza ambos visualizadores para representar de forma ordenada la información. El visualizador del conductor muestra, entre otros, la inclinación transversal, la inclinación longitudinal, la pendiente, la altitud topográfica, las coordenadas geográficas y una brújula, así como la velocidad y el número de revoluciones del motor al conducir con el motor de combustión interna. El visualizador central muestra informaciones adicionales como, por ejemplo, la posición actual del SUV fuera del asfalto, incluyendo inclinación longitudinal, pendiente e inclinación transversal, el ángulo de orientación de las ruedas delanteras y, si el vehículo cuenta con dirección auxiliar, el sentido de giro de las ruedas traseras. Si el vehículo está equipado con AIRMATIC se muestra la altura actual de la carrocería. Por lo demás, informa de la presión de inflado de los neumáticos, la temperatura de los neumáticos, el par motor actual y la potencia actual, así como la temperatura del aceite del motor y del cambio.

El paquete técnico (equipo opcional) con tren de rodaje de suspensión neumática AIRMATIC incluyendo regulación de nivel y dirección del eje trasero aporta ventajas de confort también campo a través y ofrece

opciones adicionales en este modo. Por ejemplo, AIRMATIC hace posible una mayor altura libre sobre el suelo, con independencia de la carga, y recorridos más prolongados de los muelles para una tracción impecable. La dirección del eje trasero incrementa asimismo de forma patente la maniobrabilidad todoterreno. Como opción alternativa se ofrece opcionalmente el tren de rodaje para todoterreno (forma parte del paquete técnico Offroad) con una altura libre sobre el suelo aumentada en 20 milímetros.

Si el vehículo está equipado con DIGITAL LIGHT se incorporan además las luces para todoterreno. Esta función asegura una iluminación más amplia de la ruta al conducir por terrenos accidentados, y puede facilitar maniobras más precisas y seguras en torno a posibles obstáculos en entornos desconocidos.

Ver a través del vehículo: «capó transparente»
El GLC ofrece además una función denominada «capó transparente». Si se ha seleccionado el programa de conducción offroad, el visualizador central muestra una vista virtual de la zona situada por delante y por debajo del vehículo, incluyendo las ruedas delanteras y su orientación. La representación se compone a partir de las imágenes de la cámara de 360 grados. Se ofrecen dos vistas diferentes, debajo del vehículo, o mirando hacia delante en el sentido de la marcha. El «capó transparente» y, con este, la vista debajo del vehículo, se muestra hasta una velocidad de 8 km/h. Entre 8 y 20 km/h, el sistema muestra la vista hacia delante. A mayor velocidad se desconecta la imagen de la cámara. El «capó transparente» es de gran utilidad, pues el conductor puede reconocer antes y mejor obstáculos en la calzada, tales como piedras grandes o baches profundos. Un requisito para poder hacer uso de la función «capó transparente» es el paquete de aparcamiento opcional con cámara de 360 grados.

Con propulsión eléctrica campo a través: potente y eficiente
Los modelos híbridos enchufables del nuevo GLC ofrecen ya hoy una vivencia de conducción del futuro: el desplazamiento campo a través en régimen exclusivamente eléctrico. Esta opción brinda numerosas ventajas. Dado que el par máximo del motor eléctrico de 440 Nm está disponible desde el primer giro del propulsor, el conductor puede dosificar con gran sensibilidad su fuerza en todo momento. Esto hace posible una conducción controlada y de alta precisión, incluso en terrenos muy accidentados. Al mismo tiempo, el motor eléctrico consume energía solamente cuando se encarga efectivamente de mover el vehículo, y la potencia solicitada durante la conducción a baja velocidad fuera del asfalto es relativamente baja. Por lo tanto, es posible recurrir a la propulsión eléctrica sobre cualquier terreno durante un periodo de tiempo prolongado. Como corresponde a la naturaleza de la propulsión eléctrica, el nivel de ruido al conducir a baja velocidad es muy reducido. Esto propicia una vivencia completamente nueva de conducción todoterreno.

Menú de remolque y planificador de rutas para la conducción con remolque
El GLC es muy apreciado como vehículo tractor. La nueva edición está perfectamente equipada para ello. El nuevo menú de remolque y el planificador específico de rutas para este tipo de conducción en MBUX son dos funciones destacadas del GLC para el modo con remolque. Estas y muchas otras funciones para la operación como vehículo tractor contribuyen a hacer los desplazamientos con un remolque tan seguros y agradables como sea posible. Por lo demás, la tracción integral 4MATIC garantiza un agarre sobresaliente al suelo sobre cualquier superficie. Durante la conducción en modo con remolque se activa la función de estabilización de remolques del ESP®. Esta función puede compensar inestabilidades dinámicas durante la marcha.

Con ayuda del nuevo planificador de rutas para la conducción con remolque es posible utilizar el visualizador central para planificar trayectos idóneos para la conducción con un tipo de remolque definido con anterioridad. El sistema tiene en cuenta, entre otros, la anchura y la altura de paso de posibles

obstáculos. Una vez que está ocupada la rótula y existe una conexión eléctrica, el planificador de rutas para la conducción con remolque pregunta sobre el tipo de uso del dispositivo para remolque: ¿Se trata de un remolque pequeño? ¿Se ha acoplado un remolque grande, como una caravana o un remolque para caballos? ¿O se ha montado un portabicicletas? El planificador de rutas para conducir con remolque tiene en cuenta estos datos.

El dispositivo de remolque (equipo opcional) dispone de una rótula basculante con accionamiento eléctrico integral. La caja de enchufe se encuentra en el dispositivo de remolque. En combinación con el asistente de maniobra con remolque se añade a la rótula un aro de posicionamiento que facilita el acoplamiento. La imagen de la cámara de marcha atrás muestra el área del dispositivo de remolque y la zona situada inmediatamente por detrás, de manera que es posible supervisar el procedimiento de acoplamiento desde el visualizador central.

Gracias al asistente de maniobra con remolque con funcionalidad ampliada del nuevo GLC (equipo opcional), las maniobras con un remolque acoplado son más sencillas, más confortables y más seguras. El sistema regula automáticamente el ángulo de orientación de las ruedas delanteras del vehículo tractor hasta una velocidad de 5 km/h y una pendiente máxima del 15%. Esta función está integrada asimismo en MBUX, y puede manejarse de forma intuitiva. Junto a la estabilización de la conducción hacia atrás, el sistema puede guiar por primera vez el vehículo en curvas, hasta un ángulo ajustable de 90 grados. En ese caso se acciona automáticamente la dirección del vehículo tractor con el fin de mantener el ángulo seleccionado. Esto permite posicionar con mayor precisión el remolque. El conductor puede hacer uso asimismo de la función «remolcar en línea recta» si el remolque ha alcanzado la dirección deseada y se desea conducir marcha atrás en línea recta. La maniobra completa puede seguirse en el visualizador central desde diferentes perspectivas con ayuda de las cámaras. Líneas auxiliares dinámicas muestran la ruta y la anchura del vehículo.

Datos de peso, modo con remolque:

	GLC 200 4MATIC	GLC 300 4MATIC	GLC 220 d 4MATIC
Carga de apoyo (kg)	100	100	100
Masa máxima remolcable (kg, con frenos)	2.400	2.400	2.500

Elevada seguridad pasiva
El GLC se encuentra a la venta en todos los continentes. Con volante a la derecha o a la izquierda, con motor de gasolina, con motor diésel, o con propulsión híbrida enchufable. Todos los modelos alcanzan el nivel de seguridad típico de Mercedes en cuanto a la protección en caso de accidente.

En combinación con los conocidos conceptos de protección PRE-SAFE® para choques frontales y por detrás, PRE-SAFE® Impulso Lateral (disponible en combinación con el paquete de asistencia a la conducción Plus) permite configurar una zona virtual de deformación controlada en torno al vehículo. Durante un choque lateral, la zona de deformación controlada es muy limitada. Por ese motivo, en cuanto el sistema reconoce una colisión lateral inminente e inevitable, PRE-SAFE® Impulso Lateral (disponibilidad en función del equipamiento) puede impulsar al conductor o al acompañante afectado

hacia el centro del vehículo para alejarlo del peligro. Para ello se inflan en fracciones de segundo las cámaras de aire situadas en los apoyos laterales de los respaldos de los asientos delanteros.

En líneas generales, el concepto de seguridad del GLC se basa en una carrocería de diseño inteligente con habitáculo de seguridad especialmente rígido y estructuras de impacto con característica de deformación controlada en combinación con cinturones de seguridad, pretensores de cinturón y sistemas de airbags de acuerdo con la situación. Junto a las prescripciones legales, el vehículo satisface exigencias de comprobación y criterios de comprobación internos de Mercedes-Benz, derivados del análisis de accidentes reales.

En un extenso programa de simulaciones de impactos se ha dimensionado la estructura del vehículo de modo que ofrezca una protección especialmente eficaz a los ocupantes en caso de impacto. El concepto de la carrocería integra todas las secciones: estructura delantera, habitáculo, paredes laterales y plataforma del piso. Se implementa mediante el diseño constructivo de las piezas de la carrocería, el empleo de una mezcla de materiales optimizada para los esfuerzos esperados y paredes de espesor adaptado en las zonas sometidas a esfuerzos elevados. La concepción general favorece una distribución homogénea de los esfuerzos y una elevada absorción energética, unidas a una deceleración moderada de los ocupantes del vehículo. Al mismo tiempo, es posible ofrecer a los ocupantes una zona de supervivencia de suficiente amplitud.

Aerodinámica: ahora c_x = 0,29
A partir de una velocidad aproximada de 60 km/h, la resistencia aerodinámica es ya superior a la suma de las demás resistencias a la marcha. Por lo tanto, es el principal factor a contemplar a la hora de reducir el consumo y las emisiones de CO_2. La resistencia aerodinámica depende principalmente del coeficiente de resistencia aerodinámica (c_x) y de la superficie frontal (A). Algo parecido puede decirse del nivel de ruidos perceptible en el vehículo: a alta velocidad, el factor decisivo es el ruido aerodinámico. El proceso de optimizado de la resistencia aerodinámica y el ruido aerodinámico del GLC se ha llevado a cabo con ayuda de numerosas simulaciones digitales de flujo (CFD – Computational Fluid Dynamics) y ensayos con vehículos reales en el túnel de viento aeroacústico.

El coeficiente de resistencia aerodinámica del nuevo GLC es extraordinariamente bajo, hasta c_x = 0,29. Con ello, supera en dos centésimas al índice de su antecesor (c_x = 0,31), una mejora notable para un SUV con propulsión convencional. La superficie frontal es de 2,60 metros cuadrados. Los vehículos con propulsión eléctrica por batería ofrecen más posibilidades de optimizado aerodinámico para alcanzar un nivel inferior de resistencia. Esto se debe, entre otros, a un concepto diferente de refrigeración por aire para los grupos, de modo que puede renunciarse casi completamente al flujo de aire a través de la carrocería.

Hay muchos factores que contribuyen a las condiciones aerodinámicas mejoradas en el nuevo GLC. Entre las medidas más importantes se encuentran:

- un sistema de regulación del aire con dos planos (calandra del radiador y faldón delantero) con posición de ventilación básica optimizada desde el punto de vista aerodinámico para optimizar los índices de resistencia
- retrovisores con propiedades aerodinámicas y aeroacústicas optimizadas montados en la línea de cintura
- configuración aerodinámica del spoiler del techo y spoilers laterales integrados
- perfiles aerodinámicos laterales en las luces traseras

- spoilers delante de las ruedas delante y detrás
- revestimientos aerodinámicos en los brazos portamuelles (modelos con suspensión mecánica)
- concepto de revestimiento de los bajos del vehículo unificado y optimizado, con independencia del tipo de motor
- ruedas con propiedades aerodinámicas optimizadas
- reducción de la altura del tren de rodaje en el programa de conducción Eco para mejorar la penetración aerodinámica

Confort acústico: un nivel sonoro bajo y agradable
La electrificación de los vehículos tiene como consecuencia que los ocupantes perciben con mayor intensidad el ruido aerodinámico, ya que se suprimen los ruidos resultantes de la operación del motor de combustión interna. Por tanto, aumenta la influencia del ruido aerodinámico a la hora de lograr condiciones acústicas homogéneas en el habitáculo. La circulación optimizada del aire de la marcha en torno a la carrocería del vehículo y la mayor calidad de los elementos de hermetizado e insonorizantes son algunos factores esenciales a la hora de reducir el ruido aerodinámico.

El nuevo GLC es un vehículo agradablemente silencioso, con una sonoridad rotunda y cotas muy bajas de ruido de rodadura y ruido aerodinámico. Esto se ha logrado mediante el optimizado acústico de la carrocería bruta y un sofisticado aislamiento acústico. Por ejemplo, el equipamiento de serie incluye una lámina insonorizante en el parabrisas. Los cristales opcionales con propiedades calorífugas e insonorizantes incrementan opcionalmente el confort para los más exigentes. Las ventanillas de la puerta del conductor están equipadas con cristales laminados con efecto insonorizante. Mediante una serie de detalles se ha optimizado el nivel de protección NVH (Noise – Vibration – Harshness, ruido y vibraciones). De la combinación de todas estas medidas resulta el acogedor ambiente típico de Mercedes-Benz, que da la bienvenida a los ocupantes. A continuación se mencionan tres ejemplos.

- Numerosos elementos de la estructura superior de la carrocería bruta están rellenos de una espuma acústica muy ligera y de alta eficacia. Al eliminarse los espacios huecos disminuye claramente el nivel de ruidos en comparación con el antecesor.
- Las chapas de la cubierta y los laterales del túnel de la transmisión están revestidas de material insonorizante. Esta tecnología NVH en la carrocería bruta reduce especialmente el ruido de la propulsión.
- Las metas principales en el desarrollo de la carrocería bruta han sido la rigidez y la resistencia mecánica de la carrocería. Por consiguiente, se ha aumentado en comparación con la serie precedente el porcentaje de acero de muy alta resistencia y conformado en caliente y de placas de chapa con espesor variable (Tailored Rolled Blanks).

Una confirmación acústica discreta de la potencia del motor solicitada por el conductor contribuye al carácter armonioso del vehículo. El nivel de ruidos del exterior, bajo y equilibrado, y el carácter sonoro en el habitáculo subrayan la alta impresión de calidad del nuevo GLC.

El optimizado aeroacústico, especialmente en la gama de sonido de alta frecuencia, se llevó a cabo mediante numerosas medidas de perfeccionamiento en los detalles. Algunos ejemplos: perfiles modificados en las juntas de las puertas y las ventanillas; listones interiores flexibles en el interior de las puertas para asegurar un arrastre de forma ideal con los perfiles de guiado de las ventanillas; reducción de las vibraciones de los componentes de las puertas gracias a una mayor rigidez estructural de la estructura bruta de estas.

Función spotlight: el nuevo retrovisor exterior
Un detalle especialmente destacado que revela el alto nivel de desarrollo en el campo de la aerodinámica y la aeroacústica son los retrovisores exteriores. El GLC cuenta ahora con retrovisores sujetos a la línea de cintura en vez de los retrovisores en la escuadra de las ventanillas utilizados hasta ahora. Entre otras medidas se ha determinado la posición ideal del espejo sobre las chapas exteriores de las puertas, y se han mejorado las propiedades aerodinámicas y aeroacústicas de las carcasas y las bases de los retrovisores. Los efectos son muy variados, incluyendo un flujo más laminar del aire en torno al vehículo, sin turbulencias, lo que contribuye a mejorar el coeficiente c_x. Al mismo tiempo disminuye el ruido aerodinámico en el nuevo retrovisor exterior, con lo que las condiciones acústicas del interior resultan más agradables.

Esto, que puede parecer aparentemente sencillo en la descripción del resultado, ha exigido una armonización muy intensa entre todas las áreas especializadas responsables de la forma, el material, la disposición y el hermetizado de cada uno de los detalles de los retrovisores. Las técnicas de simulación han aportado una contribución importante desde la fase inicial del desarrollo, y han facilitado las decisiones acerca de la conformación de los componentes. A partir de la disponibilidad de los primeros prototipos se ha utilizado la tomografía asistida por ordenador TAC para optimizar el concepto de hermetizado. El objetivo del perfeccionamiento de los retrovisores exteriores era ofrecer una menor superficie de ataque al viento de marcha y, por consiguiente, mejorar las condiciones aerodinámicas y aeroacústicas en comparación con el antecesor.

DIGITAL LIGHT con una potencia lumínica extraordinaria y funciones de proyección opcionales
El nuevo GLC equipa de serie faros LED High Performance. Como equipamiento opcional se ofrece la función DIGITAL LIGHT. Esta revolucionaria tecnología de faros permite implementar nuevas funciones, como la proyección de líneas auxiliares o símbolos de advertencia sobre la calzada. DIGITAL LIGHT posee en cada faro un módulo de iluminación con tres diodos luminosos (LED) de muy alta potencia y 1,3 millones de espejos en miniatura, que reflejan y refractan la luz. Esto equivale a una definición total de más de 2,6 millones de píxeles.

DIGITAL LIGHT crea con su dinamismo y su precisión posibilidades prácticamente ilimitadas para una distribución precisa y de alta definición de la luz, de acuerdo con las condiciones del entorno. La tecnología en el faro se controla de forma altamente dinámica en función de la situación. Los sistemas de cámaras y sensores del vehículo reconocen a otros usuarios de la vía, y potentes procesadores evalúan en milésimas de segundo estos datos y los mapas digitales y emiten órdenes a DIGITAL LIGHT para ajustar óptimamente la distribución de la luz en todas las situaciones. El resultado es una visibilidad excelente para el conductor, sin peligro de restringir la visión de otros usuarios de la vía o de deslumbrar a conductores circulando en sentido contrario. Esto mismo puede decirse de las luces de carretera ULTRA RANGE. En este caso no se trata de establecer un nuevo récord de alcance de los faros, sino de brindar un concepto innovador para optimizar visibilidad y aumentar el brillo de las luces sin deslumbrar a otros conductores.

Como opción se ofrece también DIGITAL LIGHT con función de proyección. Esta innovación se traduce en un aumento de la seguridad para el conductor, especialmente al conducir de noche, y hace posible la comunicación con otros usuarios de la vía. Algunos ejemplos:

- DIGITAL LIGHT puede aumentar la seguridad de la conducción proyectando líneas auxiliares, símbolos y animaciones sobre la calzada. Por ejemplo, dos líneas de guiado al pasar por zonas

de obras. Estas marcas representan aproximadamente la anchura del vehículo, incluyendo los retrovisores, de manera que el conductor puede orientarse mejor en la calzada provisional.
- La técnica inteligente destaca además a los peatones que se encuentran en la zona de peligro con una función spotlight y proyecta puntos de dirección para facilitar la percepción de su posición.
- Si un conductor va a entrar en sentido contrario en una autopista, o en una calle de sentido único, recibe una advertencia por medio de un símbolo inequívoco.
- Este mismo símbolo de advertencia aparece si el sistema reconoce que tiende a pasarse un semáforo en rojo, o una señal de STOP.

Las funciones de proyección DIGITAL LIGHT autorizadas en cada mercado dependen de la homologación en cada país. La función de geovallado integrada ayuda al conductor a observar las prescripciones legales vigentes en cada país. Siempre que el vehículo cruza una frontera nacional se adaptan automáticamente las funciones de DIGITAL LIGHT a las disposiciones vigentes en el nuevo país. En ese caso, el conductor puede activar si lo desea las proyecciones correspondientes en el sistema multimedia, pero la función permanece suprimida durante la estancia en ese país.

La inteligencia digital de DIGITAL LIGHT se comunica además con el conductor. Por ejemplo, si el conductor desbloquea el vehículo, el sistema le saluda con un juego de luces de los faros y las luces traseras («Coming home»). Si lo bloquea, el vehículo se despide del mismo modo («Leaving home»). El cliente puede utilizar MBUX para conectar y desconectar la función de animación y elegir uno de los juegos de luces disponibles.

DIGITAL LIGHT ofrece asimismo una función especial para la conducción todoterreno. Al circular fuera de las vías compactadas se conectan automáticamente las luces para todoterreno, que iluminan la ruta con especial amplitud para poder reconocer mejor posibles obstáculos. Esta opción se activa en cuanto se ha seleccionado el programa offroad.

Equipamiento de confort mejorado en numerosos detalles
Se ha ampliado la función de masaje en el asiento multicontorno opcional, que actúa ahora en la totalidad de la espalda. Ocho cámaras de aire inflables en el respaldo aseguran un agradable efecto en profundidad. En el lado del conductor puede hacerse uso de un masaje de vibración, para lo cual se han incorporado en el acolchado cuatro motores. Es posible elegir entre un máximo de seis programas de masaje. Una novedad es la calefacción de asiento con tres niveles para las plazas traseras.

El enfoque integral «Fit & Healthy» del paquete opcional ENERGIZING Plus permite disfrutar de los distintos sistemas de confort sin más que pulsar un botón, o por mando fónico, y los integra en hasta siete programas de confort que brindan una vivencia inimitable. Al mismo tiempo, se crea el ambiente adecuado en el interior, con efectos vitalizantes —por ejemplo, si el conductor está cansado— o relajantes, si se reconoce un nivel alto de estrés. ENERGIZING COACH utiliza informaciones del vehículo y de la ruta para sugerir el programa idóneo de actividad o de bienestar. Si el conductor utiliza una pulsera de actividad o un dispositivo wearable compatible, es posible integrar información sobre la calidad del sueño o el nivel de estrés en el algoritmo inteligente de este equipo. En combinación con los modelos híbridos enchufables se ofrece el programa «Power Nap» (siesta breve), que puede resultar reconfortante durante una interrupción del viaje en un área de descanso, o durante la carga de la batería. El programa tiene tres fases —conciliar el sueño, dormir y despertar— y puede mejorar el rendimiento del conductor al continuar el viaje.

Otro de los componentes del paquete ENERGIZING Plus es el paquete AIR-BALANCE. Este conjunto de equipos ambienta el habitáculo con una fragancia discreta e individual, adaptada a las preferencias personales y al estado de ánimo del conductor. La intensidad del aroma puede regularse en tres niveles, y se ofrecen fragancias de distintos tipos. Gracias al efecto refrescante de la ionización del aire y a un filtrado para purificar el aire del exterior y del interior, el paquete AIR-BALANCE contribuye además a mejorar la calidad del aire a bordo y aumenta la sensación de bienestar. La ionización activa reproduce la ionización natural del oxígeno del aire del entorno resultante, entre otros, del campo magnético de la tierra. Esta función puede inactivar determinados virus, bacterias y esporas y aumentar de ese modo el bienestar. El filtro de polvo fino utiliza vellón y carbón activado y puede reducir la acción desagradable del polen o de determinadas emisiones gaseosas.

El equipo opcional ENERGIZING AIR CONTROL supervisa de forma inteligente la calidad del aire en el habitáculo. Para ello utiliza sensores de calidad del aire y sensores de polvo fino. En el momento en que se supera un valor límite definido, el aire acondicionado conmuta al modo de aire interior circulante. El sistema conmuta de nuevo al modo de aire exterior cuando el valor medido disminuye de nuevo por debajo de los límites. Un concepto de filtrado en dos etapas puede filtrar además las micropartículas y la mayor parte de las sustancias nocivas arrastradas por el aire.

La iluminación de ambiente disponible para el GLC genera en el habitáculo un ambiente individual de bienestar, tanto de día como de noche. Nuevas funciones mejoran el confort y la seguridad en comparación con el antecesor. El equipamiento de serie incluye la iluminación de ambiente indirecta Premium con cables de fibra óptica. El equipamiento funcional incluye, entre otros:

- iluminación interior de alta calidad, por ejemplo, después de desbloquear el vehículo
- atenuación de la iluminación interior al abrir una puerta con el fin de tener en cuenta las diferencias en la percepción del brillo de los pasajeros
- iluminación de ambiente desde el tablero de instrumentos hasta las puertas traseras
- 64 colores
- diez niveles de brillo
- tres zonas de brillo
- configuración individual mediante programas, conceptos cromáticos y efectos
- iluminación de ambiente en combinación con ENERGIZING COMFORT

La iluminación de ambiente opcional Premium Plus ofrece una iluminación de ambiente directa. A diferencia de la iluminación indirecta, en este caso no se iluminan las superficies. Líneas luminosas precisas acentúan el contorno de la zona correspondiente.

Con el nuevo GLC se ofrece como equipo opcional un nuevo techo corredizo panorámico. En comparación con la ejecución anterior, el travesaño revestido en el techo interior es más estrecho, de manera que los ocupantes disfrutan de una visión casi sin restricciones a través de la mayor superficie acristalada en el techo. En caso necesario es posible cubrir el techo corredizo panorámico desde el interior con ayuda de una persiana.

El equipamiento de serie: claramente revalorizado
Acorde con la estrategia centrada en el lujo de Mercedes-Benz, el equipamiento de serie del nuevo GLC se ha mejorado sensiblemente para ofrecer al cliente un vehículo atractivo desde el modelo básico. Con ello se incluyen de serie, por ejemplo, la línea AVANTGARDE, equipos populares como los visualizadores

de gran tamaño, la integración de smartphone, carga inalámbrica, y asientos calefactables para el conductor y el acompañante.

A fin de reducir la compleja selección de múltiples opciones individuales, hemos simplificado asimismo en gran medida la estructura de la oferta para los clientes. Equipos funcionales que suelen adquirirse de forma combinada se agrupan ahora en paquetes de equipamiento basados en patrones de compra reales. Además, se ofrece una serie limitada de opciones funcionales adicionales. El cliente sigue disponiendo de los elementos estilísticos habituales, como pinturas, tapizados, elementos de adorno y llantas, para configurar su vehículo de acuerdo con sus preferencias personales

GUARD 360°: protección inteligente para el vehículo
El paquete protección del vehículo GUARD 360° ofrece una vigilancia integral del automóvil. Consta de una alarma antirrobo y una protección antirremolque capaz de reconocer cambios en la posición del automóvil. Cualquier movimiento dentro del habitáculo activa también señales de advertencia ópticas y acústicas. La función detección de robo y de daños en el vehículo estacionado de Mercedes me informa en ese caso al propietario por medio de la App. La protección del vehículo GUARD 360° Plus incluye como función adicional una localización del vehículo en caso de robo, así como una desactivación de la llave de emergencia.

Canon de dimensiones y detalles prácticos: alto confort de manejo durante la conducción diaria
Las dimensiones del nuevo GLC subrayan su aspecto aún más dinámico y al mismo tiempo robusto de SUV. Sus 4.716 mm de longitud suponen un aumento de 60 mm respecto al antecesor, y su altura es 4 mm menor. El ancho de vía es ahora 6 mm mayor delante (con una cota de 1.627 mm) y 23 mm mayor detrás (ahora 1.640 mm). La mayor longitud del vehículo resulta de un aumento de la batalla en 15 mm (a un total de 2.888 mm) y de voladizos más largos delante (aumento en 12 mm) y detrás (aumento en 33 mm).

La anchura del vehículo es de 1.890 mm, una cota idéntica a la de su predecesor. Los nuevos retrovisores montados en la línea de cintura aportan una contribución importante a las propiedades aerodinámicas del vehículo completo. El coeficiente de resistencia aerodinámica del GLC en su configuración más favorable asciende a c_x = 0,29. Este valor es dos centésimas mejor que el del antecesor (c_x = 0,31).

El volumen del maletero se beneficia del mayor voladizo trasero y aumenta claramente hasta alcanzar los 620 litros (+ 70 litros en comparación con el antecesor). Esto es apreciable en la conducción diaria, por ejemplo, en los viajes de vacaciones con la familia o al afrontar las tareas habituales de transporte. El respaldo del asiento trasero está dividido en tres secciones, abatibles por separado, en relación 40:20:40. El desbloqueo del respaldo del asiento con accionamiento eléctrico se realiza mediante pulsadores en el lado izquierdo y derecho del respaldo, o mediante elementos de mando en el espacio de carga. Una vez desbloqueado el respaldo es posible abatir sus elementos hacia delante. A continuación pueden colocarse de nuevo manualmente en la posición de asiento. Además, se ha previsto la posibilidad de colocar los respaldos del asiento trasero en la llamada posición de carga, en un ángulo 10 grados más erguido. En combinación con el paquete de confort para el espacio de carga incorporado de serie se montan respaldos con accionamiento eléctrico en los asientos traseros, y también cuenta con accionamiento eléctrico el estor cubreequipajes.

El GLC equipa de serie el portón trasero EASY-PACK, que se abre y se cierra cómodamente sin más que pulsar un botón, sea la tecla en la llave de contacto, el interruptor en la puerta del conductor o el asidero

de desbloqueo en el mismo portón. También ha aumentado el confort de manejo. El estor cubreequipajes y la red separadora para el espacio de carga son de dos piezas, al igual que en el antecesor. El estor cubreequipajes puede conservarse debajo del piso del espacio de carga, mientras que la red separadora del espacio de carga se pliega y se transporta en una bolsa.

Las dimensiones más importantes:

GLC	X 254	Modelo anterior	Diferencia
Dimensiones exteriores (mm)			
Longitud	4.716	4.656	+60
Anchura	1.890	1.890	0
Anchura, incluyendo los retrovisores exteriores	2.075	2.096	-21
Altura	1.640	1.644	-4
Batalla	2.888	2.873	+15
Ancho de vía delante	1.627	1.621	+6
Ancho de vía detrás	1.640	1.617	+23
Dimensiones interiores (mm)			
Altura máxima hasta el techo delante, conductor	1.048	1.064	-16
Altura hasta el techo detrás	1007	1006	+1
Espacio para las piernas delante	1.036	1.037	-1
Espacio para las piernas detrás	950	948	+2
Anchura a la altura de los codos, delante	1.499	1.499	0
Anchura a la altura de los codos, detrás	1.480	1.474	+6
Anchura a la altura de los hombros delante	1.456	1.455	+1
Anchura a la altura de los hombros detrás	1.438	1.436	+2
Volumen del maletero VDA (l)	620	550	+70

Altamente flexible y extensamente digitalizado

La producción del Mercedes-Benz GLC

Inicio de la producción del nuevo GLC en tres centros de producción en todo el mundo. El apreciado SUV de tamaño mediano se producirá en Alemania en la planta de Mercedes-Benz en Bremen y, en un futuro cercano, también en Sindelfingen. A lo largo del año dará comienzo asimismo la producción en la planta de Pekín (China).

La planta de Bremen ha asumido desde el año 2008 la coordinación central y la responsabilidad por el GLC y sus modelos antecesores. El GLC se fabrica en Pekín desde 2011. Debido a la popularidad del actual líder del segmento de los SUV medianos y a la elevada demanda que cabe esperar también para el nuevo GLC, se ha decidido incorporar la planta de Sindelfingen como tercera sede de producción. El comienzo de la producción a nivel internacional se lleva a cabo en estrecha cooperación entre las tres plantas, con extenso soporte digital. El sistema flexible de producción de Mercedes-Benz hace posible montar diferentes modelos y distintas cadenas cinemáticas en una misma línea de producción. De ese modo se facilita la adaptación del programa de cada planta a los cambios en la demanda de los clientes.

Las baterías para los modelos híbridos enchufables proceden de la fábrica de baterías de Mercedes-Benz en Brühl, una subsección de la planta de Untertürkheim. Aquí se ensambla un gran número de componentes —entre ellos, 200 células de batería— para configurar un sistema completo de alta eficiencia.

Máxima transparencia con el ecosistema digital de producción MO360
Gracias a la extensa digitalización con el ecosistema de producción de Mercedes-Benz Cars Operations (MO360) y la aplicación sistemática de tecnologías de Industria 4.0, las plantas de Bremen, Pekín y Sindelfingen trabajan con gran flexibilidad y alta eficiencia. El ecosistema digital MO360 comprende una familia de aplicaciones de software, interconectadas por medio de interfaces conjuntas y pantallas unificadas para los usuarios. A modo de ejemplo: tanto en la planta de Mercedes-Benz en Bremen como en la planta de Sindelfingen se utiliza en todos los oficios la aplicación «Digital Shopfloormanagement» o gestión digital a pie de fábrica, desde la sección de prensas y la nave de carrocería bruta y de acabado superficial hasta el montaje. De ese modo es posible registrar en tiempo real todos los datos de la producción. Con una aplicación de MO360 denominada QUALITY LIVE puede seguirse el proceso de fabricación de un vehículo en tiempo real. QUALITY LIVE utiliza todos los datos que se registran durante el proceso de producción.

Producción sostenible
La meta de la empresa hasta final de este decenio es reducir a la mitad en comparación con 2020 las emisiones de CO2 de un turismo a lo largo del ciclo completo de vida del producto. Las medidas más importantes para ello son la electrificación de la flota de vehículos, la carga de las baterías con electricidad verde, el perfeccionamiento de la tecnología de las baterías y un uso más extenso de materiales reciclados y energía renovable en la producción.

Desde este año, Mercedes-Benz produce sus vehículos en todas las plantas propias en todo el mundo con un balance neutro de CO2. Además, también desde el año en curso, adquiere en Alemania exclusivamente electricidad generada utilizando fuentes renovables. Un contrato de aprovisionamiento de energía verde asegura la compra de electricidad procedente exclusivamente de fuentes renovables. Por lo demás, la empresa aspira a incrementar la generación de energía renovable en todas sus sedes de

producción. Hasta finales del año próximo se pondrán en servicio instalaciones basadas en la energía solar con una potencia de más de 11 MWp. Hasta el año 2025, Mercedes-Benz invertirá varios cientos de millones de euros en la instalación de centrales fotovoltaicas. A partir de 2030 está previsto cubrir con energía renovable más de un 70% de la demanda energética en la producción. Para ello se incrementará la producción solar y eólica en las propias plantas de producción y se celebrarán contratos de aprovisionamiento eléctrico.

Datos técnicos

Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC		
Motor		
Número de cilindros/disposición		4/L
Cilindrada	cm^3	1.999
Potencia nominal	**kW**/CV	**150**/204
a un régimen de	rpm	6.100
Potencia eléctrica adicional (boost)	**kW**/CV	**17**/23
Par motor nominal	Nm	320
a un régimen de	rpm	2.000-4.000
Par motor adicional (Boost)	Nm	200
Relación de compresión		10,5:1
Preparación de la mezcla		inyección a alta presión
Transmisión de fuerza		
Propulsión/distribución delante:detrás		tracción integral/45:55
Cambio		9G-TRONIC
Desmultiplicaciones		
1.ª/2.ª/3.ª/4.ª/5.ª/6.ª/7.ª/8.ª/9.ª/march a atrás		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/R1 4,80
Tren de rodaje		
Eje delantero		eje de cuatro brazos con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectiva
Eje trasero		eje multibrazo con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectiva
Sistema de frenos		frenos de disco delante y detrás con discos autoventilados, freno de estacionamiento eléctrico
Dirección		dirección directa (barra cremallera) con asistencia variable en función de la velocidad, electromecánica
Llantas/neumáticos		8J x 18 H2 ET 32,5/235/60 R18
Dimensiones y pesos		
Batalla	mm	2.888
Ancho de vía, delante/detrás	mm	1.627/1.640
Longitud/anchura/altura	mm	4.716/1.890/1.640
Diámetro de giro	m	11,80
Diámetro de giro con dirección del eje trasero de 4,5°	m	11,00
Volumen del maletero (VDA)	litros	620-1.640
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.925
Carga útil	kg	585
Masa máxima autorizada	kg	2.510
Masa máxima remolcable autorizada, frenado	kg	2.400
Carga admisible sobre el apoyo	kg	100
Capacidad del depósito/reserva	litros	62/7
Prestaciones, consumo, emisiones		
Aceleración 0-100 km/h	s	7,8
Velocidad máxima	km/h	221
Consumo de combustible en el ciclo mixto WLTP[4]	l/100 km	8,2-7,3
Emisiones de CO_2 en el ciclo mixto (WLTP)[4]	g/km	186-167

[4] Los datos indicados son los «valores de CO2 WLTP», determinados según el artículo 2, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153. El consumo de combustible se ha calculado a partir de dichos valores.

Mercedes-Benz GLC 300 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposición		4/L
Cilindrada	cm^3	1.999
Potencia nominal	**kW**/CV	**190**/258
a un régimen de	rpm	5.800
Potencia eléctrica adicional (boost)	**kW**/CV	**17**/23
Par motor nominal	Nm	400
a un régimen de	rpm	2.000-3.200
Par motor adicional (Boost)	Nm	200
Relación de compresión		10,0:1
Preparación de la mezcla		inyección a alta presión
Transmisión de fuerza		
Propulsión/distribución delante:detrás		tracción integral/45:55
Cambio		9G-TRONIC
Desmultiplicaciones		
1.ª/2.ª/3.ª/4.ª/5.ª/6.ª/7.ª/8.ª/9.ª/march a atrás		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/R1 4,80
Tren de rodaje		
Eje delantero		eje de cuatro brazos con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectiva
Eje trasero		eje multibrazo con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectiva
Sistema de frenos		frenos de disco delante y detrás con discos autoventilados, freno de estacionamiento eléctrico
Dirección		dirección directa (barra cremallera) con asistencia variable en función de la velocidad, electromecánica
Llantas/neumáticos		8J x 18 H2 ET 32,5/235/60 R18
Dimensiones y pesos		
Batalla	mm	2.888
Ancho de vía, delante/detrás	mm	1.627/1.640
Longitud/anchura/altura	mm	4.716/1.890/1.640
Diámetro de giro	m	11,80
Diámetro de giro con dirección del eje trasero	m	11,00
Volumen del maletero (VDA)	litros	620-1.640
Peso en orden de marcha según CE	kg	1.925
Carga útil	kg	585
Masa máxima autorizada	kg	2.510
Masa máxima remolcable autorizada, frenado	kg	2.400
Carga admisible sobre el apoyo	kg	100
Capacidad del depósito/reserva	litros	62/7
Prestaciones, consumo, emisiones		
Aceleración 0-100 km/h	s	6,2
Velocidad máxima	km/h	240
Consumo de combustible en el ciclo mixto WLTP[5]	l/100 km	8,2-7,3
Emisiones de CO_2 en el ciclo mixto (WLTP)[5]	g/km	186-167

[5] Los datos indicados son los «valores de CO2 WLTP», determinados según el artículo 2, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153. El consumo de combustible se ha calculado a partir de dichos valores.

Mercedes-Benz GLC 300 e 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposición		4/L
Cilindrada	cm^3	1.999
Potencia nominal del motor de gasolina	**kW**/CV	**150**/204
a un régimen de	rpm	6.100
Par motor nominal	Nm	320
a un régimen de	rpm	2.000-4.000
Potencia nominal del motor eléctrico	**kW**	**100**
Par motor nominal motor eléctrico	Nm	440
Potencia combinada	**kW**/CV	**230**/313
Par motor combinado	Nm	550
Relación de compresión		10,0:1
Preparación de la mezcla		inyección a alta presión
Transmisión de fuerza		
Propulsión/distribución delante:detrás		tracción integral/31:69
Cambio		9G-TRONIC
Desmultiplicaciones		
1.ª/2.ª/3.ª/4.ª/5.ª/6.ª/7.ª/8.ª/9.ª/march a atrás		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/R1 4,80
Tren de rodaje		
Eje delantero		eje de cuatro brazos con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectiva
Eje trasero		eje multibrazo con suspensión neumática y regulación de nivel
Sistema de frenos		frenos de disco delante y detrás con discos autoventilados, freno de estacionamiento eléctrico
Dirección		dirección directa (barra cremallera) con asistencia variable en función de la velocidad, electromecánica
Llantas/neumáticos delante:detrás		8,0J x19 ET 32,5 / 235/55 R19 : 9,0J x 19 ET 30 / 255/50 R19
Dimensiones y pesos		
Batalla	mm	2.888
Ancho de vía, delante/detrás	mm	1.627/1.640
Longitud/anchura/altura	mm	4.716/1.890/1.648
Diámetro de giro	m	11,80
Diámetro de giro con dirección del eje trasero	m	11,00
Peso en orden de marcha según CE	kg	2.355
Carga útil	kg	485
Masa máxima autorizada	kg	2.840
Masa máxima remolcable autorizada, frenado	kg	2.000
Carga admisible sobre el apoyo	kg	100
Capacidad del depósito/reserva	litros	49/7

Prestaciones, consumo, emisiones		
Aceleración 0-100 km/h	s	6,7
Velocidad máxima	km/h	218
Velocidad máxima en régimen eléctrico	km/h	140
Consumo ponderado de combustible en el ciclo mixto (WLTP)[6]	l/100 km	0,8-0,6
Emisiones ponderadas de CO_2 en el ciclo mixto (WLTP)[6]	g/km	19-14
Consumo eléctrico ponderado en el ciclo mixto (WLTP)[6,7]	kWh/100 km	26,8-24,0
Autonomía en régimen eléctrico (WLTP: EAER en el ciclo mixto)[6,7]	km	104-120

[6] Los datos sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO_2 y el consumo eléctrico son provisionales y han sido determinados de conformidad con el método de medición WLTP. Todavía no se dispone de una homologación de tipo CE ni de un certificado de conformidad con los valores oficiales. Es posible que haya diferencias entre los datos indicados y los valores oficiales.
[7] El consumo eléctrico [y la autonomía] ha[n] sido calculado[s] sobre la base del Reglamento (CE) 692/2008.

Mercedes-Benz GLC 400 e 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposición		4/L
Cilindrada	cm^3	1.999
Potencia nominal del motor de gasolina	**kW**/CV	**185**/252
a un régimen de	rpm	5.800
Par motor nominal del motor de gasolina	Nm	400
a un régimen de	rpm	2.000-3.200
Potencia nominal del motor eléctrico	**kW**	**100**
Par motor nominal motor eléctrico	Nm	440
Potencia combinada	**kW**/CV	**280**/381
Par motor combinado	Nm	650
Relación de compresión		10,5:1
Preparación de la mezcla		inyección a alta presión
Transmisión de fuerza		
Propulsión/distribución delante:detrás		tracción integral/31:69
Cambio		9G-TRONIC
Desmultiplicaciones		
1.ª/2.ª/3.ª/4.ª/5.ª/6.ª/7.ª/8.ª/9.ª/march a atrás		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/R1 4,80
Tren de rodaje		
Eje delantero		eje de cuatro brazos con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectiva
Eje trasero		eje multibrazo con suspensión neumática y regulación de nivel
Sistema de frenos		frenos de disco delante y detrás con discos autoventilados, freno de estacionamiento eléctrico
Dirección		dirección directa (barra cremallera) con asistencia variable en función de la velocidad, electromecánica
Llantas/neumáticos delante:detrás		8,0J x19 ET 32,5 / 235/55 R19 : 9,0J x 19 ET 30 / 255/50 R19
Dimensiones y pesos		
Batalla	mm	2.888
Ancho de vía, delante/detrás	mm	1.627/1.640
Longitud/anchura/altura	mm	4.716/1.890/1.648
Diámetro de giro	m	11,80
Diámetro de giro con dirección del eje trasero	m	11,00
Peso en orden de marcha según CE	kg	2.355
Carga útil	kg	485
Masa máxima autorizada	kg	2.840
Masa máxima remolcable autorizada, frenado	kg	2.000
Carga admisible sobre el apoyo	kg	100
Capacidad del depósito/reserva	litros	49/7

Prestaciones, consumo, emisiones		
Aceleración 0-100 km/h	s	5,6
Velocidad máxima	km/h	237
Velocidad máxima en régimen eléctrico	km/h	140
Consumo ponderado de combustible en el ciclo mixto (WLTP)[8]	l/100 km	0,8-0,6
Emisiones ponderadas de CO_2 en el ciclo mixto (WLTP)[8]	g/km	19-14
Consumo eléctrico ponderado en el ciclo mixto (WLTP)[8,9]	kWh/100 km	26,8-24,0
Autonomía en régimen eléctrico (WLTP: EAER en el ciclo mixto)[8,9]	km	104-120

[8] Los datos sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO_2 y el consumo eléctrico son provisionales y han sido determinados de conformidad con el método de medición WLTP. Todavía no se dispone de una homologación de tipo CE ni de un certificado de conformidad con los valores oficiales. Es posible que haya diferencias entre los datos indicados y los valores oficiales.
[9] El consumo eléctrico [y la autonomía] ha[n] sido calculado[s] sobre la base del Reglamento (CE) 692/2008.

Mercedes-Benz GLC 220 d 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposición		4/L
Cilindrada	cm^3	1.993
Potencia nominal	**kW**/CV	**145**/197
a un régimen de	rpm	3.600
Potencia adicional (Boost)	**kW**/CV	**17**/23
Par motor nominal	Nm	440
a un régimen de	rpm	1.800-2.800
Par motor adicional (Boost)	Nm	200
Relación de compresión		15,5:1
Preparación de la mezcla		inyección a alta presión
Transmisión de fuerza		
Propulsión/distribución delante:detrás		tracción integral/45:55
Cambio		9G-TRONIC
Desmultiplicaciones		
1.ª/2.ª/3.ª/4.ª/5.ª/6.ª/7.ª/8.ª/9.ª/march a atrás		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/R1 4,80
Tren de rodaje		
Eje delantero		eje de cuatro brazos con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectiva
Eje trasero		eje multibrazo con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectiva
Sistema de frenos		frenos de disco delante y detrás con discos autoventilados, freno de estacionamiento eléctrico
Dirección		dirección directa (barra cremallera) con asistencia variable en función de la velocidad, electromecánica
Llantas/neumáticos		8J x 18 ET 32,5/235/60 R18
Dimensiones y pesos		
Batalla	mm	2.888
Ancho de vía, delante/detrás	mm	1.627/1.640
Longitud/anchura/altura	mm	4.716/1.890/1.640
Diámetro de giro	m	11,80
Diámetro de giro con dirección del eje trasero	m	11,00
Volumen del maletero (VDA)	litros	620-1.640
Peso en orden de marcha según CE	kg	2.000
Carga útil	kg	550
Masa máxima autorizada	kg	2.550
Masa máxima remolcable autorizada, frenado	kg	2.500
Carga admisible sobre el apoyo	kg	100
Capacidad del depósito/reserva	litros	62/7
Prestaciones, consumo, emisiones		
Aceleración 0-100 km/h	s	8,0
Velocidad máxima	km/h	219
Consumo de combustible en el ciclo mixto WLTP[10]	l/100 km	5,9-5,2
Emisiones de CO_2 en el ciclo mixto (WLTP)[1]	g/km	155-136

[10] Los datos indicados son los «valores de CO2 WLTP», determinados según el artículo 2, apartado 3, del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153. El consumo de combustible se ha calculado a partir de dichos valores.

Mercedes-Benz GLC 300 de 4MATIC

Motor		
Número de cilindros/disposición		4/L
Cilindrada	cm^3	1.993
Potencia nominal del motor de gasolina	**kW**/CV	**145**/197
a un régimen de	rpm	3.600
Par motor nominal del motor de gasolina	Nm	440
a un régimen de	rpm	1.800-2.800
Potencia nominal del motor eléctrico	**kW**	**100**
Par motor nominal motor eléctrico	Nm	440
Potencia combinada	**kW**/CV	**245**/335
Par motor combinado	Nm	750
Relación de compresión		15,5:1
Preparación de la mezcla		inyección a alta presión
Transmisión de fuerza		
Propulsión/distribución delante:detrás		tracción integral/45:55
Cambio		9G-TRONIC
Desmultiplicaciones		
1.ª/2.ª/3.ª/4.ª/5.ª/6.ª/7.ª/8.ª/9.ª/march a atrás		5,35/3,24/2,25/1,64/1,21/1,00/0,87/0,72/0,60/R1 4,80
Tren de rodaje		
Eje delantero		eje de cuatro brazos con suspensión mecánica y sistema de amortiguación selectiva
Eje trasero		eje multibrazo con suspensión neumática y regulación de nivel
Sistema de frenos		frenos de disco delante y detrás con discos autoventilados, freno de estacionamiento eléctrico
Dirección		dirección directa (barra cremallera) con asistencia variable en función de la velocidad, electromecánica
Llantas/neumáticos delante:detrás		8,0J x19 ET 32,5 / 235/55 R19 : 9,0J x 19 ET 30 / 255/50 R19
Dimensiones y pesos		
Batalla	mm	2.888
Ancho de vía, delante/detrás	mm	1627/1640
Longitud/anchura/altura	mm	4.716/1.890/1.648
Diámetro de giro	m	11,80
Diámetro de giro con dirección del eje trasero	m	11,00
Peso en orden de marcha según CE	kg	2.415
Carga útil	kg	470
Masa máxima autorizada	kg	2.885
Masa máxima remolcable autorizada, frenado	kg	2.000
Carga admisible sobre el apoyo	kg	100
Capacidad del depósito/reserva	litros	62/7

Prestaciones, consumo, emisiones		
Aceleración 0-100 km/h	s	6,4
Velocidad máxima	km/h	217
Velocidad máxima en régimen eléctrico	km/h	140
Consumo ponderado de combustible en el ciclo mixto (WLTP)[11]	l/100 km	0,7-0,5
Emisiones ponderadas de CO_2 en el ciclo mixto (WLTP)[11]	g/km	17-13
Consumo eléctrico ponderado en el ciclo mixto (WLTP)[11,12]	kWh/100 km	27,2-24,4
Autonomía en régimen eléctrico (WLTP: EAER en el ciclo mixto)[11,12]	km	102-117

[11] Los datos sobre el consumo de combustible, las emisiones de CO_2 y el consumo eléctrico son provisionales y han sido determinados de conformidad con el método de medición WLTP. Todavía no se dispone de una homologación de tipo CE ni de un certificado de conformidad con los valores oficiales. Es posible que haya diferencias entre los datos indicados y los valores oficiales.
[12] El consumo eléctrico [y la autonomía] ha[n] sido calculado[s] sobre la base del Reglamento (CE) 692/2008.